SPRAWY MORSKIE I KOLONJALNE

CZASOPISMO

POŚWIĘCONE ZAGADNIENIOM MORSKIM, ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ, MIGRACYJNYM I KOLONJALNYM

ZESZYT III (5)

LIPIEC — SIERPIEŃ — WRZESIEŃ

WARSZAWA 1935

WYDAWNICTWO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Drukiem Zakł. Graf. „Bibljoteka Polska“ w Bydgoszczy

SPIS RZECZY.

SPRAWY MORSKIE I KOLONJALNE

ZESZYT 3 LIPIEC — SIERPIEŃ — WRZESIEŃ ROK II

Redaktor: JAN DĘBSKI

R. CZECZOTT

UKŁAD MORSKI ANGIELSKO-NIEMIECKI I JEGO WPŁYW NA MIĘDZYNARODOWĄ POLITYKĘ MORSKĄ

Zasadniczym układem morskim, który posłużył za podstawę dla wszystkich układów późniejszych w sprawach ograniczenia zbrojeń morskich, jest traktat Waszyngtoński, zawarty w r. 1922 pomiędzy pięcioma wielkiemi mocarstwami morskiemi: Anglją, Stanami Zjedn. A. P., Japonją, Francją i Włochami. Traktat ten, dążąc do zmniejszenia w miarę możności wydatków na zbrojenia morskie, ustalił stosunek sił, który powinien istnieć pomiędzy marynarkami wspomnianych pięciu mocarstw. Zostało więc ustalone, że stosunek sił pomiędzy marynarkami Anglji, St. Zjedn. A. P., Japonji, Francji i Włoch powinien wyrażać się stosunkiem następujących liczb: 5—5—3—1,75—1,75. Zostały również ustalone największe dopuszczalne wyporności jednostkowe dla okrętów linjowych, lotniskowców i krążowników, oraz maksymalne kalibry ich artylerji. Ustalono, że największy tonaż jednostkowy dla okrętów linjowych wynosić ma 35 000 ton, dla lotniskowców 27 000 t. i dla krążowników 10 000 ton. Traktat określił również największe dopuszczalne cyfry tonażu globalnego dla okrętów linjowych i lotniskowców. Największe kalibry dla artylerji okrętów linjowych ustalono na 406 mm, oraz na 203 mm dla lotniskowców i krążowników.

Marynarka niemiecka nie była brana pod uwagę podczas obrad konferencji Waszyngtońskiej, gdyż skład jej już został ustalony przez traktat Wersalski.

Po zawarciu traktatu Waszyngtońskiego robione były próby rozciągnięcia jego postanowień na inne państwa, posiadające marynarki, jednakże nie miały one powodzenia.

Traktat Waszyngtoński zahamował rozbudowę tylko dwóch kategoryj okrętów wojennych, t. j. linjowych i lotniskowców, to też od chwili jego zawarcia rozpoczyna się gorączkowy wyścig w budowie okrętów, nieobjętych ograniczeniami ilościowemi, a mianowicie krążowników, kontrtorpedowców i łodzi podwodnych. W związku z tem, po kilku nieudanych próbach, zwołana została w r. 1930 w Londynie nowa konferencja przy udziale tychże pięciu mocarstw, która zakończyła się ustaleniem granic ilościowych i jakościowych dla wspomnianych trzech ostatnich kategoryj okrętów wojennych. Od chwili więc zawarcia układu w Londynie, budowa flot morskich pięciu wielkich mocarstw odbywała się zgodnie z postanowieniami konferencyj Waszyngtońskiej i Londyńskiej. Próby dalszego ograniczenia zbrojeń morskich robione były w ramach Ligi Narodów w Genewie, gdzie obradowała w ciągu kilku lat stała komisja rozbrojeniowa, celem przygotowania gruntu dla ogólnej konferencji rozbrojeniowej, jednak powyższe prace nie przyniosły dotychczas żadnego rezultatu.

W r. 1930 na konferencji Londyńskiej ustalono dwie kategorje krążowników; do pierwszej należały krążowniki duże, posiadające kaliber artylerji do 203 mm, do drugiej zaliczono lekkie krążowniki, uzbrojone w działa o kalibrze mniejszym niż 203 mm (do 155 mm). Ustalono również globalne tonaże tych jednostek w każdej marynarce, oraz globalne i jednostkowe tonaże kontrtorpedowców i łodzi podwodnych. Największy tonaż jednostkowy dla kontrtorpedowców określono na 1 500 ton, z tem, że można było posiadać z globalnego tonażu 16% jednostek o wyporności 1 850 ton. Maksymalny tonaż łodzi podwodnych ustalono na 2 000 ton.

Przed wojną światową marynarka niemiecka zajmowała drugie miejsce po angielskiej i tonaż ogólny okrętów linjowych flot angielskiej i niemieckiej wyrażał się mniej więcej stosunkiem 10 do 6. Ten niepokojący dla Anglji stosunek sił stał się jedną z głównych przyczyn wzięcia przez Anglję udziału w wojnie światowej, gdyż w tak znacznym rozroście marynarki niemieckiej widziała Anglja groźne niebezpieczeństwo dla całości imperjum brytyjskiego. Trzeba jednak podkreślić, że Anglja patrzała zazdrosnym okiem nietylko na rosnącą jak na drożdżach marynarkę niemiecką, ale już w okresach wcześniejszych, mianowicie za panowania we Francji Ludwika XIV, Ludwika XVI i Napoleona I, widziała główne dla siebie niebezpieczeństwo we wzroście potęgi Francji, a zwłaszcza w rozwoju jej marynarki wojennej. Dlatego też w owych czasach Anglja była zawsze przeciwniczką Francji, prowadząc z nią szereg wielkich i długoletnich wojen. Rywalizacja morska Francji i Anglji zakończyła się zwycięstwem floty angielskiej pod Tra-

falgarem w r. 1805, które stało się bezpośrednią przyczyną ostatecznego upadku Napoleona w dziesięć lat później. Jeżeli sięgniemy jeszcze nieco głębiej do historji, to zobaczymy, że w XVII wieku zazdrość Anglji wzbudziła Holandja, która potrafiła stworzyć potężne państwo morskie i kolonjalne. Anglja prowadziła przeciwko Holandji cztery wojny morskie w ciągu około 100 lat, które się zakończyły zniszczeniem holenderskiej potęgi morskiej i sprowadzeniem Holandji do roli państwa drugorzędnego.

Z tego wynika, że polityka przedwojenna Niemiec względem Anglji nie była przezorną. Niemcy, zwłaszcza za panowania Wilhelma II, starały się upewnić Anglję w drodze dyplomatycznej, że nie mają przeciwko niej żadnych zamiarów agresywnych, a jednocześnie znacznie rozbudowywały swoją marynarkę, w nadziei, że stanie się ona niebawem tak potężną, że Anglja, w obawie przed potęgą morską Niemiec, skłonna będzie do ustępstw względem nich. Anglicy byli jednak zbyt wytrawnymi dyplomatami, aby się nie poznać, że zapewnienia Niemiec o chęciach dobrego współżycia z Anglją i jednoczesna rozbudowa ich marynarki była rażącą sprzecznością i doskonale rozumieli, że morska potęga Niemiec skierowana była przedewszystkiem przeciwko Anglji. To przekonanie, poparte na początku wojny zajęciem przez Niemcy Belgji, zdecydowało Anglję do wystąpienia przeciwko Niemcom.

Na skutek klęski, w wyniku wojny światowej, Niemcy utraciły prawie całą marynarkę. Traktat Wersalski sprowadził marynarkę niemiecką do stanu, przy którym mogła odegrać rolę tylko lokalnej obrony, nie posiadającej wielkiego znaczenia politycznego i wojskowego w stosunkach międzynarodowych. Traktat Wersalski ustalił, że flota niemiecka nie powinna posiadać więcej, niż:

6 pancerników po 10 000 ton,
6 krążowników po 6 000 ton,
12 kontrtorpedowców po 800 ton
12 torpedowców po 200 ton.

Nieco później Rada Ambasadorów zezwoliła Niemcom na posiadanie jeszcze 30% tej ilości okrętów w rezerwie. Łodzie podwodne i lotnictwo morskie były zakazane.

Ogólny tonaż tej marynarki wynosił około 150 000 ton. Personel marynarki nie powinien był przekraczać 15 000 ludzi. Prócz tego, wszystkie fortyfikacje nadbrzeżne, broniące dostępów do kanału Kilońskiego powinny były być zburzone; pozostałe zaś można było zachować w tym stanie, w jakim zastał je koniec wojny światowej.

Ale już od pierwszych lat powojennych, kierownicy marynarki niemieckiej podjęli się trudnego dzieła jej reorganizacji, z tą zasadniczą myślą, że ograniczenia traktatowe są tylko czasowe i że przyjdzie chwila, gdy można będzie je spokojnie odrzucić.

W związku z tem marynarka była rozbudowywana pozornie w ramach traktatu Wersalskiego, a jednocześnie były przygotowywane takie ramy organizacyjne i skład personalny, które umożliwiłyby podjęcie w każdej chwili rozbudowy floty na szeroką skalę. Równolegle prowadzono, przy pomocy szeregu organizacyj społecznych z Flottenvereinem na czele, energiczną propagandę o konieczności posiadania odpowiedniej morskiej siły zbrojnej, tak, że w chwili wypowiedzenia przez Niemcy klauzul wojskowych traktatu Wersalskiego (21 marca r. b.) nietylko grunt był dobrze przygotowany, ale szereg nowych jednostek, już nieodpowiadających ograniczeniom traktatowym, znajdował się w budowie na poszczególnych stoczniach. Dopiero, gdy cała prasa zagraniczna zaczęła pisać, że Niemcy budują nowe okręty wojenne, wychodzące daleko poza ramy traktatu Wersalskiego i dalsze trzymanie w tajemnicy faktu budowy tych okrętów stało się niemożliwe, Niemcy zaproponowały Anglji zawarcie porozumienia na podstawie przyznania im prawa posiadania floty, któraby nie przewyższała 35% floty angielskiej.

Tu trzeba stwierdzić, że polityka morska III-ej Rzeszy była bardziej przezorną od polityki cesarstwa. Po ciężkiem doświadczeniu wojny z Anglją, kierownicy niemieckiej polityki zrozumieli, że nadmierna rozbudowa potęgi morskiej Niemiec drażniłaby Anglję i mogła wywołać w konsekwencji te same skutki, jakie wywołała w r. 1914, t. j. wojnę.

Drogi ekspansji Niemiec są narazie skierowane raczej na wschód i południowy wschód, t. j. w takim kierunku, w którym nie zagrażają interesom Anglji. Dlatego, aby dać Anglji zupełnie konkretny dowód, że nie zamierzają w swej ekspansji grozić jej interesom, Niemcy zrezygnowały ze stworzenia takiej floty, jaką posiadała II-a Rzesza, t. j. 60% angielskiej, i postanowiły ograniczyć się tylko do 35%, licząc, że taki stosunek nie powinien wzbudzić w Anglji najmniejszych obaw.

Układ morski angielsko-niemiecki, zawarty w Londynie w dniu 18 czerwca r. b., może być streszczony w 4-ch zasadniczych postanowieniach:

1. wysokość ogólnego tonażu marynarki niemieckiej nie może przekraczać 35% marynarki angielskiej;
2. stosunek 35% dotyczy również i kategoryj poszczególnych okrętów, z wyjątkiem łodzi podwodnych, a więc okrętów linjowych, lotniskowców, krążowników i kontrtorpedowców;

3. co do łodzi podwodnych, Anglja przyznaje w zasadzie Niemcom prawo parytetu, z tem zastrzeżeniem, że w ciągu kilku pierwszych lat Niemcy zobowiązują się do zbudowania tylko 45% łodzi podwodnych w odniesieniu do ogólnego tonażu tych jednostek w marynarce angielskiej;
4. normalna rozbudowa marynarek innych państw nie może wpłynąć na zmianę ustalonego stosunku 35%; jedynie w wypadku, gdyby rozbudowa jakiejkolwiek marynarki obcej przybrała charakter nienormalny i naruszający w zasadzie dotychczasowy układ sił, to rząd Rzeszy zastrzega sobie prawo zwrócenia się do rządu angielskiego z propozycją zbadania wytworzonego położenia, celem zawarcia nowego układu.

Za podstawę obliczania tonażu marynarki niemieckiej, według układu Londyńskiego, przyjęto tonaż marynarki angielskiej, ustalony na konferencji morskiej w Waszyngtonie w r. 1922, oraz na konferencji Londyńskiej r. 1930.

Na mocy tych dwóch układów międzynarodowych zostało ustalone, że marynarka angielska mogła posiadać:

okrętów linjowych	522 000	ton
lotniskowców	135 000	,,
dużych krążowników	146 800	,,
lekkich krążowników	192 200	,,
kontrtorpedowców	150 000	,,
łodzi podwodnych	52 700	,,
Razem	1 201 700	ton

Na podstawie tych cyfr można już z łatwością określić tonaż przyszłej marynarki niemieckiej, która ma wynosić 35% powyższych cyfr, a mianowicie:

okrętów linjowych	183 750	ton
lotniskowców	47 250	,,
dużych krążowników	51 380	,,
lekkich krążowników	67 270	,,
kontrtorpedowców	52 000	,,
łodzi podwodnych	18 445	,,
Razem	420 595	ton

Ostatnia cyfra, przedstawiająca tonaż niemieckich łodzi podwodnych będzie w rzeczywistości większa o 5 270 ton, t. j. wynosić będzie 23 715 ton, gdyż Niemcy mają prawo zbudować 45% łodzi podwodnych

w stosunku do tonażu ogólnego łodzi podwodnych w marynarce angielskiej. Ażeby jednak nie naruszyć stosunku 35% w odniesieniu do całości tonażu, Niemcy zmuszone będą zmniejszyć tonaż w innych kategorjach okrętów na ogólną cyfrę również 5 270 ton. Trzeba jednak jeszcze zaznaczyć, że Niemcy już po wojnie światowej przystąpiły do odbudowy swej floty w ramach traktatu Wersalskiego i do roku 1935 zdążyły zbudować 3 pancerniki, 6 krążowników i 12 kontrtorpedowców na ogólną ilość 75 000 ton. Tonaż ten powinien być włączony do ustalonej wyżej cyfry 420 595 ton, tak że pozostaje Niemcom do zbudowania jeszcze 344 995 ton.

Można również z łatwością obliczyć ilość okrętów, które posiadać będzie marynarka niemiecka na podstawie zawartego porozumienia:

	Anglja	Niemcy
okręty linjowe	15—20	5—8
lotniskowce	5	2
duże krążowniki	15	6
lekkie krążowniki	25—30	9—10
kontrtorpedowce	130	45—50
łodzie podwodne	50	50

Oczywista rzecz, że powyższe cyfry są tylko orjentacyjne, gdyż ilość okrętów zależeć będzie od tonażu każdego z nich; w danym wypadku przyjmujemy, że będą budowane okręty o zwykłych tonażach dla każdej ich kategorji, mianowicie:

okręty linjowe	—	26 000—35 000	ton
lotniskowce	—	20 000—27 000	,,
duże krążown.	—	8 000—10 000	,,
lekkie krążown.	—	6 000— 8 000	,,
kontrtorped.	—	1 500— 1 850	,,
łodzie podw.	—	600— 2 000	,,

Obecnie już jest wiadome, że Niemcy przystąpiły do budowy następujących okrętów:

2 okręty linjowy po 26 000 ton każdy i uzbrojone w działa 280 mm,
2 krążowniki po 10 000 ton, uzbrojone w działa 203 mm,
16 kontrtorpedowców po 1 625 ton,
20 łodzi podwodnych po 250 ton,
6 łodzi podwodnych po 500 ton,
2 łodzie podwodne po 800 ton.

Trzeba jednak podkreślić, że stosunek 35% nie jest w rzeczywistości dla Anglji tak małoznaczącym, jakby się mogło wydawać na pierwszy rzut oka. Posiadłości Anglji są rozrzucone na całym świecie i potrzebują dla swej obrony okrętów. Już dyzlokacja pokojowa floty angielskiej stwierdza konieczność obecności eskadr angielskich na morzu Śródziemnem, na Oceanie Spokojnym, na wodach chińskich i australijskich, oraz u brzegów Ameryki i Afryki, tak że tylko 50% floty angielskiej znajduje się zwykle na morzu Północnem. Na wypadek zatargu gdzieś na Dalekim Wschodzie, a nawet bliżej, powiedzmy na morzu Śródziemnem, może okazać się koniecznem wysłanie tam 75% floty angielskiej, a wówczas panami położenia na morzu Północnem będą Niemcy. Wobec tego wydaje się niezrozumiałem, dlaczego Anglicy nietylko że nic nie zrobili w kierunku obrony pogwałconego przez Niemcy traktatu Wersalskiego, ale bez żadnych targów zgodzili się na proponowany stosunek i jeszcze w dodatku przyznali Niemcom prawo parytetu łodzi podwodnych. Przedewszystkiem dlatego, że Anglja nie widziała potrzeby i możliwości walki z faktem dokonanym, którego już zmienić nie mogła. W chwili, gdy Niemcy przystępowały do rokowań z Anglją, nietylko że posiadały we wszystkich szczegółach opracowany plan rozbudowy floty, wynoszącej 35% floty angielskiej, ale szereg przewidzianych w nim jednostek znajdowało się już od roku w budowie, niektóre zaś były na ukończeniu. Nie było więc żadnej wątpliwości, że niezależnie od stanowiska Anglji, plan ten i tak zostałby wykonany bez jej zgody. Walka z tym stanem rzeczy spowodowałaby tylko porażkę dyplomatyczną i naraziła na szwank powagę Anglji, tworząc w dziedzinie jej obrony morskiej położenie niejasne i niepokojące, co odbiłoby się ujemnie na światowej polityce Anglji. To też rząd angielski w myśl zasady „faire bonne mine au mauvais jeu", uważał za właściwe nie podejmować żadnej akcji, która byłaby skazana z miejsca na niepowodzenie, lecz przez przeprowadzenie rokowań z Niemcami zachować pozory, że jego zgoda na propozycję Niemiec była dana z dobrej woli i bez żadnego przymusu. Poza tem nowy stosunek obydwu flot jest dla Anglji ostatecznie znacznie korzystniejszy, niż ten, który istniał w r. 1914. Na decyzję Anglji wpłynęło również porozumienie francusko-włoskie i już wówczas zarysowująca się zdecydowana polityka kolonjalna Włoch w kierunku podboju Abisynji. Przewidując, że niebawem Anglja zmuszona będzie do obrony z bronią w ręku swych najżywotniejszych interesów na morzu Śródziemnem, mianowicie obrony całości połączeń morskich z Indjami i Dalekim Wschodem, co mogłoby wymagać zebrania na tym morzu znacznych sił floty angielskiej, Anglja wolała zignorować pogwałcenie przez Niemcy traktatu Wersalskiego i zgodzić się na

proponowany układ flotowy, aby, zabezpieczywszy się w ten sposób na morzu Północnem, mieć rozwiązane ręce na morzu Śródziemnem.

Oprócz tego, zawarte porozumienie stało się w ręku admiralicji angielskiej środkiem, który jej umożliwił uzyskanie zgody rządu na całkowitą modernizację i znaczne zwiększenie własnej floty. Po wojnie, na skutek trudności finansowych, jak również na skutek długoletnich rządów pacyfistycznie nastrojonych labourzystów, flota angielska przestała być tem, czem powinna być, t. j. wiernym puklerzem Anglji, niezwalczonym arbitrem i narzędziem politycznem wyjątkowej wagi w sprawach międzynarodowych. Obecnie tak już nie jest. Flota angielska nietylko że nie jest silniejszą od połączonych flot każdej możliwej kombinacji politycznej przeciwangielskiej, jak tego domaga się odwieczna tradycja Anglji, lecz nie jest już wogóle najsilniejszą flotą na kuli ziemskiej; jej okręty są ponadto w znacznej części przestarzałe, i odczuwa ona wielki brak lekkich okrętów, łodzi podwodnych i lotnictwa. Stan floty angielskiej jest taki, że bez gruntownej jej modernizacji znajdzie się ona na wypadek wojny morskiej w bardzo ciężkiem położeniu. Obecnie, dzięki układowi angielsko-niemieckiemu, admiralicja angielska ma ułatwione zadanie w zdobywaniu odpowiednich środków pieniężnych na odnowienie floty. Rzesza niemiecka, za 3—4 lata posiadać będzie flotę, złożoną wyłącznie z najnowszych okrętów, przedstawiających ostatnie słowo techniki. Ażeby więc stosunek 35% posiadał dla Anglji wartość realną, wszystkie stare okręty angielskie powinny być zastąpione przez nowe, jeszcze przed ukończeniem budowy floty niemieckiej. Pogląd ten jest bez zastrzeżeń podzielany przez rząd i społeczeństwo, tak że układ morski angielsko-niemiecki pozwoli flocie angielskiej znów zająć należne jej miejsce wśród flot innych mocarstw morskich.

Jeżeli więc rozbudowa floty niemieckiej, oparta na postanowieniach układu Londyńskiego, nie zagraża teoretycznie Anglji, to należy przyznać, że przedstawia groźne niebezpieczeństwo dla Francji. Teoretycznie flota francuska będzie silniejsza od niemieckiej, która stanowić będzie 85% floty francuskiej. W rzeczywistości jednak, o ile naturalnie Francja swej floty nie zwiększy, Niemcy posiadać będą zdecydowaną przewagę. Wynika to przedewszystkiem z położenia geograficznego obydwu krajów. Wybrzeża Francji omywane są na zachodzie i północy przez Ocean Atlantycki i morze Północne, na południu zaś przez morze Śródziemne. W ten sposób warunki geograficzne stwarzają dla Francji dwa zupełnie odrębne teatry operacyjne, jeden od drugiego bardzo odległe. W dodatku łączność pomiędzy nimi nie jest zapewniona, gdyż zależy od stanowiska Anglji, która trzyma w swym ręku Gibraltar i może w każdej chwili niedopuścić, by okręty francuskie mogły prze-

chodzić z morza Śródziemnego do Północnego i odwrotnie. Gdy flota niemiecka była słabą, Francja mogła się ograniczyć również do słabych sił na morzu Północnem, zbierając główne siły na morzu Śródziemnem, gdzie się znajdują najżywotniejsze interesy Francji. Teraz położenie zmieniło się zasadniczo i Francja zmuszona jest do pomyślenia o bardziej skutecznem zabezpieczeniu swych interesów morskich na Oceanie Atlantyckim i morzu Północnem, które są w pierwszym rzędzie zagrożone przez nową potęgę morską Niemiec. Prawdopodobnie Francja zmuszona będzie do takiej rozbudowy swej floty, aby być w stanie posiadania na morzu Północnem sił, równych siłom Niemiec. Zanim to jednak zostanie osiągnięte, Francja dążyć będzie do zacieśnienia swych stosunków z Włochami, aby przy pomocy floty włoskiej zabezpieczyć swe interesy na morzu Śródziemnem, jeżeliby zaszła konieczność wysłania głównych sił floty francuskiej na morze Północne. Możemy więc stwierdzić, że porozumienie morskie angielsko-niemieckie dokonało zasadniczej zmiany w układzie sił wielkich mocarstw i nie można się dziwić oświadczeniu rządu francuskiego, że po zawarciu układu angielsko-niemieckiego, nie uważa się więcej za związanego przez traktaty morskie i sam zadecyduje, jaką marynarkę powinna posiadać Francja.

Nie bez znaczenia będzie również i dla Bałtyku fakt powstania potężnej marynarki niemieckiej. Marynarka ta, pozostając w ramach traktatu Wersalskiego, już była najsilniejszą na Bałtyku, jednakże jej przewaga nie była przygniatającą. Obok marynarki niemieckiej były na Bałtyku jeszcze inne, które, chociaż słabsze od niemieckiej zosobna, lecz razem przedstawiały pewną siłę, z którą trzeba się było liczyć. Za trzy — cztery lata, gdy plan rozbudowy marynarki niemieckiej zostanie wykonany, położenie zmieni się radykalnie, co uwidacznia tabela, zamieszczona na str. 14.

Widzimy więc, że Niemcy posiadać będą 420 000 ton, wszystkie zaś państwa Bałtyckie razem zaledwie 230 000 ton. Do tego należy dodać, że wszystkie marynarki bałtyckie posiadają albo okręty stare, o małej wartości bojowej, albo zaś składają się prawie wyłącznie z jednostek lekkich i słabo uzbrojonych, a więc niezdolnych do poważnej walki. W tych warunkach nie ulega najmniejszej wątpliwości, że z chwilą posiadania przez Niemcy silnej marynarki, będą one niepodzielnie panowały na morzu Bałtyckiem. Jakie ten stan rzeczy będzie miał znaczenie praktyczne? Takie, że Niemcy, opierając się o swoją potęgę morską, będą mogły wywierać taki nacisk polityczny na państwa Bałtyckie, że państwa te muszą się stać posłusznem narzędziem polityki Niemiec i mogą być pomimo ich woli, wciągnięte w orbitę polityki Rzeszy. Jeżeliby nawet Niemcy wciągnięte były do wojny na morzu Północnem,

Położenie wojskowo-morskie na Bałtyku po wykonaniu przez Niemcy planu rozbudowy floty według układu Londyńskiego z dnia 18. VI. 1935 r.

(w cyfrach ogólnego tonażu poszczególnych flot).

Kraj	Ogólny tonaż	
	Niemcy	Inne państwa
Niemcy	420 595	
Rosja		143 398
Szwecja . . .		50 243
Danja		12 840
Polska		10 680
Finlandja . . .		9 578
Estonja . . .		1 780
Łotwa		0 784
Razem .	420 595	229 303

wpływ ich na Bałtyku nie ulegnie osłabieniu, gdyż posiadając do swej wyłącznej dyspozycji kanał Kiloński, będą mogły w potrzebnych chwilach przerzucać z morza Północnego na Bałtyk znaczną część, a nawet całość swej floty, jak to miało już niejednokrotnie miejsce podczas wojny światowej. Natomiast państwa Bałtyckie, na wypadek zatargu z Niemcami, nie mogą liczyć na żadną pomoc morską z poza Bałtyku. Siły morskie państwa pozabałtyckiego, któreby chciały przedostać się na Bałtyk, powinny przejść przez cieśniny duńskie, na co trudno liczyć nawet na wypadek przychylnego stanowiska Danji, gdyż Niemcy posiadają dość środków, aby ją zmusić do zamknięcia cieśnin. Przejście przez cieśniny będzie operacją bardzo trudną i ryzykowną, ponieważ południowy ich wylot znajduje się tuż obok Kilonji, głównej podstawy morskiej Niemiec. Ułatwiłoby to im niezmiernie organizację skutecznej obrony dostępów na Bałtyk, jak to miało miejsce podczas wojny światowej, gdy flota angielska, mimo znacznej przewagi, nie odważyła się nigdy na wtargnięcie swych sił na Bałtyk, z wyjątkiem kilku łodzi podwodnych, chociaż zjawienie się znacznych sił angielskich na Bałtyku byłoby dla Niemiec katastrofalne. Państwa Bałtyckie, zwłaszcza takie, jak Estonja, Łotwa i Finlandja, korzystają z Bałtyku, jako z jedynej dla nich arterji handlowej, przecięcie której pociągnie za sobą niechybnie

ich upadek gospodarczy i polityczny. Zrozumiałem więc jest, że wpływ potęgi morskiej na ich politykę będzie wyjątkowy i decydujący, zwłaszcza, że te państwa z wyjątkiem Finlandji, są zupełnie otwarte dla napadu morskiego i nie są w stanie posiadać takiej marynarki, któraby mogła zasługiwać wogóle na miano siły zbrojnej na morzu.

Jeżeli zaś chodzi o wpływ morskiego Układu Londyńskiego na Polskę, to nie możemy nie doceniać jego znaczenia. Nasze stosunki z sąsiadem zachodnim są obecnie pokojowe i nie mamy żadnych podstaw do mniemania, że te stosunki mogą się szybko pogorszyć. Mimo tego nie możemy zamykać oczu na to, że w nowoczesnych warunkach stosunki polityczne cechuje to samo gorączkowe tempo, które cechuje wszystkie przejawy życia nowoczesnego; stosunki te ulegają szybkim i radykalnym przemianom, które są trudne do przewidzenia na dłuższą metę. Weźmy chociażby pod uwagę, że nie tak dawno jeszcze stosunki niemiecko-włoskie były bardzo dobre, a teraz Mussolini zmuszony jest do trzymania nad Brennerem 500 000 armji, ażeby się zabezpieczyć od możliwych niespodzianek z tej strony. Niedawno jeszcze pisano o ostatecznem ugruntowaniu sprawy w pokoju w Europie przez podpisanie układów w Stresie, a cóż pozostało teraz od tego układu, zaledwie po paru miesiącach po jego podpisaniu? Dwaj z kontrahentów są w stanie ostrego zatargu z powodu Abisynji i wzmacniają swoje siły morskie nad morzem Śródziemnem. Nie znaczy to wcale, że coś podobnego koniecznie może się stać i z naszemi stosunkami z sąsiadem zachodnim, ale przy obecnej zmienności stosunków politycznych należy być gotowym na wszelkie ewentualności. Jeżeli jednak chcemy, aby te stosunki pozostawały dobre jaknajdłużej, to najpewniejszym ku temu środkiem jest wzmocnienie własnej siły militarnej, gdyż o przyjaźń silnego sąsiada ubiegać się będą zawsze, niezależnie od kaprysów krótkowzrocznej polityki. Sąsiad słaby jest zawsze tylko wyzyskiwany, a gdy minie potrzeba jego przyjaźni, jest zwykle brutalnie wyrzucany poza nawias zainteresowań.

Zawarcie układu morskiego angielsko-niemieckiego nie pozostanie bez wpływu na sprawy rozbrojenia na morzu. Jak już było zaznaczone, Francja jest zmuszona do znacznego zwiększenia swych sił morskich, co może uczynić zupełnie prawnie, gdyż traktat Waszyngtoński, którego jest sygnatarjuszem, wygasa w roku 1936. Zwiększenie zaś marynarki francuskiej wywoła natychmiastowe zwiększenia marynarki angielskiej, a w następstwie i niemieckiej, która jest obecnie związana z angielską stosunkiem 35%. Zwiększenie zaś marynarki angielskiej nie omieszka wywołać odpowiedniego zwiększenia marynarki Stanów Zjednoczonych A. P., których ambicją jest, aby ich marynarka nie pozostała na drugiem

miejscu. Zwiększenie marynarki amerykańskiej wywoła automatycznie dalszą rozbudowę marynarki japońskiej, ponieważ Japonja ze względu na swoje bezpieczeństwo dąży do parytetu morskiego ze Stanami Zjednoczonemi Am. Półn. A więc układ morski angielsko-niemiecki posiada ogromne znaczenie dla spraw rozbrojenia na morzu w sensie negatywnym, a wobec tego wszelkie rozmowy o rozbrojeniu są obecnie nieaktualne. Jesteśmy więc w przededniu takiego wyścigu zbrojeń morskich, jakiego jeszcze nie byliśmy nigdy świadkami.

DR. WŁADYSŁAW KOWALENKO

ZAGADNIENIE WYCHOWANIA MORSKIEGO W SZKOLE ŚREDNIEJ

Artykuł dyskusyjny.

Sprawa wychowawczego oddziaływania morza staje się dziś zagadnieniem pilnem. Morze jest najważniejszym elementem życia i pracy odrodzonej Polski, ale dotąd w życiu codziennem obywatela nie ma większego znaczenia. O morzu wie on bardzo mało, albo nic zgoła. Wystarczają mu wiadomości, że Polska morze posiada, że ma Gdynię i w świat przez nią patrzy. Lubi jednak pobrzeże i ceni wysoko ten morski dar losu. Z dumą mówi o niem, chętnie zwiedza i podziwia techniczne i przyrodzone ,,cuda" polskiego Bałtyku. Entuzjazmuje się Polską na morzu i ma cześć dla pionierów pracy morskiej.

Ale ten sam obywatel poza doraźnem zetknięciem się z morzem nic z niem wspólnego nie ma.

Statystyka, przeprowadzona w szkołach wśród setek młodzieży, wykazała smutny stan rzeczy. W domach ich, nawet zamożnych i lubiących morze, rzadkością są pisma i książki treści morskiej. Te pośrednie elementy wpływu morza prawie nie działają na szeroki ogół. Dlatego też książka treści morskiej jeszcze czeka na czytelnika. Ale i wejrzenie na teren szkolny przekonywa nas, że morze nie ma tam znaczenia czynnika wychowawczego. Doraźne uroczystości, pogadanki, obrazy z życia i pracy na morzu zajmują uwagę ucznia tylko przelotnie. Szkoła ma tyle innych ważnych zadań, powiadają dyrektorzy i wychowawcy, że nie może temu zagadnieniu więcej czasu poświęcać.

Z takiem stanowiskiem zgodzić się nie można. Szkoła dzisiaj coraz wszechstronniej ogarnia życie młodzieży, nastawia je na nowe tory, szuka nowych dróg wychowania. Stara się porzucić przeżyte metody oddziaływania na młodzież i znaleźć nowe. W tej dążności budzi w niej zainteresowania zgodne z potrzebami państwa i zbliża przez to młodzież do życia. Dlatego też szkoła polska dziś sięga swemi wpływami nawet

na teren dotąd dla niej niedostępny, oddziaływa na rodziców i nie bez pozytywnego skutku dla swych zamierzeń.

Wzmocnienie stanowiska szkoły ma ułatwić i pogłębić wpływ państwa na społeczeństwo. Siła tego oddziaływania stale wzrasta. Z tego zadania, dzięki ofiarnej pracy nauczyciela, szkoła wywiązuje się pozytywnie, ale kosztem niewątpliwie zaniedbania w innych kierunkach. I nic w tem niema ani dziwnego ani nieuzasadnionego.

Państwo chce mieć inaczej niż dotąd wychowanego obywatela, dąży do uzgodnienia celów wychowawczych z zadaniami życia i potrzebami państwa. Do tego zmierzało coprawda każde państwo już przed wojną światową, tylko nie nazywano wówczas tego kierunku, jak dzisiaj, wychowaniem państwowem.

Po wojnie Polska odrodzona stanęła wobec wielostronnych zadań życia niepodległego. Formułowanie programu wychowawczego nie okazało się tak łatwe, jak się zdawało. Polsce wypadło postawić własne, specjalne cele wychowawcze na tle ogólno-ludzkich zasad wychowania. Zasady ogólne ustaliła już nauka oddawna. Ale nikt za nas nie obmyśli ani opracuje specjalnych zadań wychowania, wynikających z naszych własnych narodowych i państwowych potrzeb.

Polski program wychowania państwowego kształtuje się niezmiernie powoli i ciężko, mimo wielu głośnych dyskusyj i artykułów programowych na ten temat ogłoszonych. Treść poglądów dotąd obraca się dokoła zasadniczych postulatów wychowania, bez ścisłego sprecyzowania programu dla szkoły.

Bez naukowego ustalenia głównych elementów „psychiki polskiej" nie da się stworzyć specjalnie polskiego programu wychowania. Trzeba będzie jeszcze czekać, zanim nauka polska, już pracująca nad tem zagadnieniem, przyjdzie do konkretnych wniosków w tej sprawie.

W bieżącej chwili, zdaniem naszem, z życiowego wprost stanowiska, narzuca się nam jako jeden z najważniejszych postulatów wychowawczych — w y c h o w a n i e m o r s k i e.

W kształtującym się programie wychowania państwowego, dla wychowania morskiego powinno się znaleźć właściwe miejsce. Morskie wychowanie byłoby prawdziwą nowością w kierunku i środkach wychowawczych szkoły polskiej. „Wychowanie morskie" — jakże to pięknie brzmi, szczególnie w ustach polskiego wychowawcy. Ile jest w tem doniosłej i pociągającej treści dla polskiego pedagoga. To nowe pole pracy pociąga swoją nowością i konkretnością.

Powrót Polski nad brzegi morza jest niespodziewanem ziszczeniem utajonych marzeń pokoleń poprzednich. Powrót państwa polskiego

nad Bałtyk postawił przed społeczeństwem wielkie zadanie, które rozwiązać trzeba szybko siłami duszy i wiedzy.

Okazało się, że nasza techniczna wiedza dość łatwo opanowała wybrzeże i morze, wykorzystując je dla potrzeb gospodarczych.

Morze jednak nie jest jeszcze dla szerszych warstw realnym czynnikiem naszego życia codziennego. Z morzem bezpośrednio obcuje tylko nieznaczny ułamek społeczeństwa. W tem kryje się niebezpieczeństwo — niedoceniania sprawy morza. Tak było w przeszłości. Dziś jednak znajdujemy się w zupełnie odmiennych warunkach niż pierwsza Rzplita. Nie mamy bezmiernych obszarów dla ekspansji, jak dawniej na Wschodzie, których opanowanie zużyło wszystkie nasze siły. Dla Wschodu zaniedbaliśmy w przeszłości utrwalenie stanu posiadania na morzu.

Dla intensywnie wzrastającej ludności w Polsce zostaje jedynie ekspansja morska we wszechstronnem tego słowa znaczeniu. Najbliższe pokolenia, by nie zadusić się w przeludnionej Polsce, muszą zdobyć bardzo silne stanowisko na morzu, własnym towarem i okrętem docierać do innych krajów. Spoglądanie w przyszłość narodu nakazuje nam widzieć ją na morzu i do tego przygotowywać młode pokolenie już teraz.

Nawet pobieżne zapoznanie się z życiem gospodarczem Polski uczy, że buduje się ono na zupełnie innych gospodarczo-geograficznych zasadach niż dawnej Rzplitej.

Osią naszego układu ekonomicznego nie jest kierunek zachodnio-wschodni, lecz wytknięty nowym torem kolejowym Śląsk—Gdynia. Dokonał się wielki proces niebywałej w dziejach narodów przemiany. Naród polski, od wieków lądowy, przez 15 lat pracy potrafił nastawić swój rozwój gospodarczy na morze i 72% swych obrotów handlowych skierować drogą morską.

Morze stało się najważniejszym kierunkiem ekspansji gospodarczej, co wieszczym duchem przewidział Żeromski, poeta morza polskiego. Wizja Żeromskiego wciela się w życie. Takie zasadnicze zmiany w gospodarce narodu polskiego świadczą też o zmianach psychiki jego, o nowych kategorjach myślenia i działania. Morze weszło w naszą rzeczywistość jako zasadniczy czynnik życia. Stało się przez to ogromną bezcenną siłą gospodarczą i wychowawczą. Dlatego, naszem zdaniem, w programie i tezach wychowania państwowego powinno się znaleźć programowo ujęte i starannie przemyślane wychowanie morskie. Polska racja stanu wymaga tego od na-

szego pokolenia z całą stanowczością. Nie spełniłoby ono swego zadania dziejowego gdyby odeszło, nie dając Polsce młodego pokolenia, przygotowanego do budowania polskiej przyszłości na morzu.

Morze powinno wejść do codziennego życia szkoły i zapanować w duszy nauczyciela i ucznia.

Tylko pod tym warunkiem potrafi naród wykonać wielki, na pokolenia całe obliczony, wysiłek na morzu, zrównać się z innemi narodami, zająć na niem stanowisko, odpowiadające naszym siłom liczebnym i twórczej energji. Gdy cel ten będzie przyświecać szkole, wychowa ona nowe pokolenia narodu morskiego.

Jakże dzisiaj, po piętnastoletnim okresie posiadania morza, przedstawia się sprawa wychowania morskiego albo, inaczej mówiąc, powiększania naszej kultury morskiej. Schodząc z terenu szkolnego do społeczeństwa wypadnie powiedzieć, że działania nasze w tym kierunku dotąd były raczej samorzutne, prawie instynktowne a nie planowe. Do tego wniosku dochodzi się po przejrzeniu „Polskiej Bibljografji Morskiej", wydanej przez Stefana Wierczyńskiego w Poznaniu 1930 r. Znajdziemy tam tylko jedną pozycję treści wychowawczej Romana Pollaka, pod tytułem: „Morze a nasza odrodzona szkoła", gdzie autor mówi o czynniku morza w wychowaniu. Gdyby ktoś chciał w tej sprawie zebrać głosy publicystyki i nauki, to by się spotkał z zawodem. Musiałby zbierać luźne wzmianki tu i ówdzie rozrzucone, poruszające sprawę przygodnie. Jakże trudno w tych warunkach mówić o planowości pracy wychowawczej dla morza.

Z pod oka naszego widocznie usunęły się momenty wychowawcze. Społeczeństwo odrodzonej Polski oddało od pierwszej chwili swe najlepsze, najcenniejsze siły, przytem bardzo nieliczne, pracy na wybrzeżu. Był to wysiłek techniczny: budowanie portu, miasta, linij kolejowych, założenie początków floty handlowej i wojennej. W tę stronę zwrócił się cały wysiłek materjalny i organizacyjny.

Elementarna i sugestywna siła morza pobudziła twórczość narodu i skierowała ku sobie powszechną uwagę. Za postępami urządzania pobrzeża każdy śledził z największem zainteresowaniem. Z głębokich pokładów polskiej duszy zaczął się wydobywać instynktowny, prasłowiański pęd ku morzu. Przetworzył on w Polsce wiele dotąd obojętnych dusz na entuzjastów morza. Wielkie nadzieje krzepiły serca, że szybko odrobimy wiekowe zaniedbania na morzu.

Praca jednak okazała się bardzo trudną, pobrzeże i morze nieustępliwe. Podjęte plany realizowały się z trudem. Inne czekają na zrealizowanie. Sejm, podniecony radością odzyskania morza, uchwalił 12-letni program budowy floty wojennej z terminem wykończenia do

1936 r. A jednak ponad jego siły okazało się przeprowadzenie tego małego programu zbrojeń. Dziś o nim już zupełnie cicho, nie wykonano nawet piątej części projektu. W opinji ujawniać się zaczęła nuta pesymizmu.

Tylko trwały czyn, Gdynia, świadczyła o coraz mocniejszem opanowywaniu pobrzeża. Samo zato morze biło i bije jeszcze o brzegi, jakby wołając do nas: „Potrzebuję statków handlowych i okrętów wojennych!".

Posiadanie morza nałożyło na kraj ciężkie obowiązki, którym sprostać nie jest łatwo. Morze nas nauczyło, że korzystać z niego może tylko naród silny, twardy, nieustannie z niem obcujący, znający jego niewymierną duszę.

Nauka polska, zawsze chlubnie służąca społeczeństwu, zorganizowała naukową obronę morza w ramach publikacyj „Instytutu Bałtyckiego" oraz szeregu oddzielnych monografij. Obrona była i jest potrzebna ze względu na agresję nauki i polityki niemieckiej. Z otchłani minionych wieków, z czasów dawnej Słowiańszczyzny i pierwocin Polski historycy dobywać zaczęli coraz silniejsze argumenty, wykazujące związki i prace Słowian na Bałtyku. Przeszłość i teraźniejszość sprzęgały się w jednolity łańcuch dowodów o nieprzedawnionych prawach Polski do morza.

Nie ustawała i nabiera coraz właściwszego kierunku praca Ligi Morskiej i Kolonjalnej. Zamiast omawiania w odczytach i prasie swej ogólnych tematów o potrzebie i znaczeniu morza, Liga przeszła do prac szczegółowych, do propagandy specjalnych zagadnień morskich. Zrobiono to w samą porę, bo w społeczeństwie nie miały już powodzenia uroczystości i propaganda morska na tematy ogólne. Stały się one szablonowemi, sztywnemi i powierzchownemi. Odsunęła się od nich uwaga społeczeństwa. Była w tem zdrowa reakcja.

Oznaczała ona, że dojrzała chwila przejścia od zagadnień ogólnych do poszczególnych problemów morskich: jak polityka morska, obrona wybrzeża, handel morski, żeglarstwo, jego historja i technika, sport morski i śródlądowy, modelarstwo żeglarskie i t. p. Samorzutnie zaczęły wśród młodych powstawać organizacje żeglarsko-sportowe, jachtkluby, drużyny wilków morskich, koła szkolne Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Zarząd Ligi zrozumiał potrzebę chwili i zaczął przenosić pracę organizacyjną i propagandową w środowiska młodzieży.

Dotąd na tym odcinku nie wielu ludzi pracowało. Często przez lata całe, w zupełnem osamotnieniu, bez pomocy z czyjejkolwiek bądź strony, szerzyli oni wśród młodzieży morską ideologję, kładąc pierwsze podstawy pod fundament morskiego wychowania.

Przed kilku laty organizacje takie miały różne nazwy, różny i dość dowolny kierunek pracy. Niektóre, po krótkim rozwoju, ustawały w swej pracy nie umiejąc znaleźć właściwego toru. Młodzież z początku tłumnie do nich się garnęła a potem je łatwo opuszczała. Brakło bowiem w gronach nauczycielskich ideowego elementu, zrozumienia znaczenia tych samorzutnych poczynań młodzieży.

W gimnazjach, w których znalazł się nauczyciel „człowiek morza", koła morskie krzepły i rozwijały się. Doświadczenie bowiem uczy, że nawet inteligentna młodzież gimnazjalna pozostawiona własnym siłom nie potrafi długo wytrwać w podjętej, nawet najbardziej pociągającej, pracy. Młodzież lubi zmiany. Do nowych prac chętnie przystępuje ale też łatwo je porzuca. Nie umie bowiem w tych samych formach organizacyjnych podejmować coraz nowych zadań, stopniować trudności, rozdzielać pracy, a co najważniejsza, łatwo traci ducha przy powstaniu trudności gdy nie ma organizacyjnego oparcia lub doświadczonych opiekunów. Tam gdzie inicjator potrafi natężenie pracy utrzymać, wskazywać na konieczność zwalczania przeszkód, organizacja krzepnie i rozwija się najpomyślniej. Tak też bywało z kołami Ligi Morskiej i Kolonjalnej w szkołach średnich.

Najważniejszym brakiem kół Ligi Morskiej i Kolonjalnej była bezplanowość pracy. W kołach tych nie umiano ustalić jasnych, trwałych zadań. W takich warunkach powstawał szybko uzasadniony żal i rozgoryczenie.

Takie przeżycia nie zawsze są szkodliwe a nawet mogą być pouczające, jeśli się wie dokładnie przyczynę zawodu. Daje to bowiem pewne, chociaż na negatywnym przykładzie zdobyte, doświadczenie organizacyjne. Wychowanie morskie po takich próbach na długo znikało w gimnazjach.

W ostatnich czasach, w rozwoju i organizacji pracy dla morza, zaszło znaczne polepszenie. Zarząd Główny Ligi podjął teraz inicjatywę, za aprobatą władz szkolnych, organizowania i instruowania kół w szkołach średnich i powszechnych.

Plan prac dojrzewać i rozwijać się będzie w swobodnych formach zależnie od warunków miejscowych i doboru sił. Drukiem ogłoszone wytyczne programu ujęto w 14 punktach zasadniczych. Do najważniejszych zaliczyć należy — poznanie Pomorza pod względem historycznym, kulturalnym, geograficznym i zrozumienie jego znaczenia dla Polski, zapoznanie się z emigracją polską, propagowanie naszych zadań na morzu i idei własnych kolonij, teoretyczna i praktyczna nauka żeglarstwa, wycieczki na morze, obozy wychowania wodnego, świadczenia na F. O. M. i t. d. Sprawę ujęto wszechstronnie i wskazano środki

prowadzące do tego celu. Organizatorzy kół mają do wyboru dowolny kierunek prac. Jeśli ona się nie uda na jednym torze, łatwo można ją przenieść na inny bardziej odpowiadający właściwościom i upodobaniom koła.

Wytyczne programu pozwalają organizować się i działać kołom na wspólnych zasadach, chociaż każde może wybrać jeden odcinek pracy i swobodnie go rozwijać.

Niektóre z kół już potrafiły daleko posunąć pracę i nagromadzić bardzo dużo cennego materjału naukowego, propagandowego, zdobyć tabor żeglarski i z pionierskim impetem zawładnąć duszami młodzieży.

W takich środowiskach łatwo mogą stracić znaczenie inne organizacje szkolne. Ciążenie młodzieży ku sprawom morza nie powinno nikogo w takich wypadkach niepokoić. Przedewszystkiem morze ma dla młodzieży dziwnie mocną siłę atrakcyjną i z natury swej i z nowości zagadnienia. Dziś cały naród zaczyna żyć pod znakiem morza i rozwój kół szkolnych usprawiedliwiony jest i potrzebami życiowemi i zainteresowaniem zbawiennem a błogosławionem dla naszej przyszłości na morzu.

Tego dorobku organizacyjnego nie wolno w żadnym wypadku traktować jako „przerostu" wpływów koła Ligi nad innemi stowarzyszeniami młodzieży. Jeśli zaś gdziekolwiek taki „przerost" ujawnił się, to stać się to mogło tylko dzięki energji jednych i słabości innych. Jest to objaw dodatni, może on pobudzić słabsze organizacje do podniesienia poziomu organizacyjnego na wyższy poziom. Działanie w innym kierunku byłoby marnowaniem wysiłków. Na to chyba nikt nie miałby obywatelskiej odwagi. Czy, zresztą, nie lepszą jest jedna organizacja dobrze i sprężyście działająca, niż kilka wegetujących.

W dzisiejszej szkole młodzież ma za wiele „atrakcyj organizacyjnych". Uczeń należy do 3, 4 a nawet 5-ciu kół. Jest rozproszony, często żadnemu z nich nie poświęca większej uwagi. Staje się biernym widzem, a nie czynnym ich członkiem, lub też pracą w 2 lub 3-ch kołach zaniedbuje naukę.

Bierna przynależność do organizacji uczniowskiej prawie nie przynosi plusów wychowawczych, a korzystanie z pracy innych może być szkodliwe. Sprzyja hodowaniu już w szkole typu pasorzyta w organizacjach. Bliższe wejrzenie w życie młodzieży prowadzi do wniosku, że uczeń z pożytkiem może pracować tylko w jednej organizacji bez uszczerbku dla swej nauki.

Jeśli jedna organizacja wybija się ponad inne to znaczy, że potrafiła najlepiej się zorganizować, zdobyć podstawy ideowe i materjalne i skupić najenergiczniejsze jednostki. Czy nie powstaje w tych warunkach rywalizacja między różnemi kołami? Tarcia pomiędzy różnemi

organizacjami zachodzą przeważnie przy braku ze strony władz szkolnych równorzędnego ich traktowania. Liga Morska i Kolonjalna, Harcerstwo, Sodalicja, Straż Przednia, L. O. P. P. potrafią w zgodzie działać dopóki traktuje się je na zasadzie zupełnej równorzędności, najszerzej pojętej. Unikanie protegowania „jednego pupilka" będzie najlepszym cementem, spajającym wszystkie organizacje na terenie szkoły.

Młodzież chętnie uznaje, zdobyte pracą i oddaniem się sprawie, pierwszeństwo i z tego powodu niema wypadków wzajemnego zwalczania się. Za to nie znosi „pupila" obdarzonego bez zasług szczególną protekcją i opieką. W tem jest zdrowy sens, zdrowa reakcja przeciwko uprzywilejowaniu jakiejkolwiek bądź organizacji. Z punktu widzenia wychowawczego „pupilek", z całą pewnością powiedzieć można, nie dopisze ani doborem osobowem ani wynikiem pracy.

Łudzi się mocno kto myśli, że w przynależności do organizacyj nie kieruje się młodzież względami życiowemi. Często nawet aż zanadto występują momenty oportunistyczne. Obok wartościowego elementu wśród uczniów jest niemało oportunistów. W szeregach „protegowanego pupilka" zwykle najwięcej zadomowi się mniej zdolnych i mniej ideowych uczniów.

O tem muszą pamiętać opiekunowie kół Ligi Morskiej i Kolonjalnej i do wywyższenia ich ponad inne organizacje nie dążyć na takiej niewłaściwej drodze. Strzec natomiast należy zupełnej ich r ó w n o r z ę d n o ś c i ze wszystkiemi innemi organizacjami szkolnemi.

Metoda pracy

Wkroczenie Ligi Morskiej i Kolonjalnej na teren szkoły ma za główny cel — wychowanie morskie. Istota tego wychowania polega na wprowadzeniu do psychiki dziecka polskiego pojęć i wyobrażeń morskich, skojarzonych ze słabiej lub mocniej przeżytemi wrażeniami.

Bez podstawy uczuciowej nie potrafi się dokonać zmiany psychiki „lądowej" na „morską", nie nauczy też szkoła kochać morza polskiego. Rozbudzone w szkole uczucie przywiązania do morza stanowić będzie na przyszłość stałą wartość duchową nowego pokolenia.

W Polsce odrodzonej zwrotu ku morzu dokonało wprawdzie pokolenie, któremu przypadła w udziale jej odbudowa, ale które za bardzo nielicznemi jednostkami naogół morza nie znało.

Ale pamiętać należy, że ono pierwsze wzięło morze w posiadanie jako niezwykle szacowny dar losu. Ten moment epokowy rozbudził odrazu u wielu głęboki sentyment morski. Emocjonalność zbiorowa była pierwszorzędnym bodźcem dla naszych prac na morzu. Dlatego

bez „wychowania morskiego“ okazaliśmy się zdolnymi do nastawienia naszego życia gospodarczego na ekspansję morską. Niezwykła chwila w życiu narodu dała nam niezwykłych ludzi i niecodzienną energję.

Zato następnym pokoleniom przypadnie pracować w bardziej codziennych warunkach, ich psychika kształtuje się inaczej, odzyskanie morza i niepodległości nie jest dla nich ani przeżyciem ani wspomnieniem, oceniają te momenty tylko rozumowo ze słabem zabarwieniem uczuciowem.

Te kilka słów o podstawie uczuciowej starszego i młodego pokolenia są niezbędne dla zrozumienia i uświadomienia sobie różnic między niemi istniejących, ażeby tem łatwiej i bardziej celowo wychować młode pokolenie.

Cóż należy czynić w kołach Ligi Morskiej i Kolonjalnej dla uformowania uczuciowego stosunku młodzieży do morza?

Poezja i malarstwo, działające najsilniej na uczucia, mają tutaj pierwszeństwo. Piękny wiersz treści morskiej jak Sonety Krymskie Mickiewicza, urywki z „Wiatru od morza“ Żeromskiego, lub każdy fragment pełen wyrazu i siły trafi do serca młodzieży. Na szarej lekcji codziennej języka polskiego lub uroczystości okolicznościowej — nadarza się sposobność podać barwnie daleki oddźwięk brzegu morskiego, piękno i potęgę morza. Poezja morska u Mickiewicza w formie wysoce artystycznej brata duszę polską z żywiołem morskim. Mickiewicz wprowadził morze do poezji polskiej. Głęboko też umiał zżyć się z morzem i zrozumieć jego tajemnice J. Słowacki, czemu dał wyraz w „Genezis z Ducha“. Kojącą siłą jest morze w wierszach Konopnickiej. Duszę morza i wybrzeża poznaje się w „Wietrze od morza“. Z podkładów duszy dobywa Żeromski potężny hymn na cześć morza i budzi dla niego miłość i przywiązanie. On właśnie najlepiej „uczy kochać“ morze i kaszubskie pobrzeże.

Tego też nauczyć trzeba młodzież w szkole. Dla nauczyciela, pragnącego poznać zagadnienia morza w poezji polskiej, polecić można interesujące na ten temat rozważania Bergel R. „Morze polskie w poezji staropolskiej i nowoczesnej“ („Polonja“ 1927 r., Nr. 227 i 242).

Obszerniej i z wielką znajomością rzeczy opracowane jest „Morze w polskiej poezji“ („Dzieje miast Rzplitej“, t. II, s. 120—140, Poznań 1930 r.), pióra Romana Pollaka, oraz tegoż autora „Morze w poezji staropolskiej“ („Strażnica Zachodnia“ 1923 r., s. 207—222). W jednej z rozpraw swych o poezji morskiej autor ten pisze bardzo słusznie: „Morze było dla nas oddawna i dziś jeszcze dla większości z nas ...w obrębie naszych zwykłych myśli, czynów i zamiarów — jak baśń o dziwie z za

siedmiu gór i z za siedmiu rzek. Z dziedziny baśni i powieści nie weszło jeszcze morze w naszą krew, nie spotężniło mięśni, nie zahartowało woli".

Dusza polska swemi wyobrażeniami i uczuciami związała się z lasem, gajem, stepem, wsią, górami, ale z morzem bardzo mało. Przez poezje marynistyczne młodzież odczuje niezwykłe bogactwo obrazów i uczuć, które ona w niej rozbudzi.

Już przez samą poezję morską łatwo w młodzieży rozbudzić pociąg do morza, pragnienie poznania i obcowania z niem.

Od tego właśnie trzeba zaczynać werbowanie adeptów morza. Kilka dobrych pogadanek o morzu z ilustracją wierszową znakomicie ułatwi rozbudzenie pierwszych zainteresowań morzem, uczyni duszę młodzieży wrażliwą na uroki morza. Będzie to często pierwszy zasiew ziaren kultury morskiej w duszy ucznia; rzadko które padnie na grunt jałowy. Wytworzony nastrój ułatwi zorganizowanie koła Ligi Morskiej. Żadna inna organizacja niema czynnika tak silnie działającego na młodzież, jak morze. Nie można przecież porównać z niem ani pięknych stron harcerstwa ani też lotnictwa. W tem kryje się powodzenie kół Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Na emocjonalność młodzieży słabiej działają efekty malarstwa niż poezji. Malarstwo morskie jest bardzo mało rozpowszechnione. Polska ma bardzo nielicznych marynistów, prawie zgoła nieznanych ogółowi inteligencji. Morze trudno uchwycić w barwach. Nasi malarze dopiero uczą się malować morze. Arcydzieł marynistów jeszcze nie mamy.

Ale tem niemniej nie należy rezygnować z przedstawienia młodzieży reprodukcyj obrazów morskich. Do tego nadają się również dzieła najznakomitszych malarzy zagranicznych. Wzrokowy typ pamięci, pod wpływem otrzymanych wrażeń, zaraz spróbuje sił własnych i odda je w barwie lub rysunku przy najbliższej okazji.

To wypowiadanie się o morzu, pobudzone i pokierowane przez profesora rysunków, dać często może piękne wyniki.

Jedno z najstarszych bodaj kół Ligi przy gimn. im. Bergera w Poznaniu zorganizowało w 1933 r. konkurs „malarski". Klasy od I—VIII opracowywały tematy morskie. Komitet konkursowy, z dyrektora zakładu i 2 profesorów złożony, z paruset prac wybrał — 39 i przeznaczył je na wystawę, która wykazała, że młodzież, szczególnie starsza, potrafiła opanować dość zręcznie i nowość tematu i trudności techniczne. Należy też przytem ocenić i inną stronę wysiłku młodzieży. Otóż konkurs pobudził i zainteresował morzem nietylko uczniów ale i profesorów i to nie na jedną przemijającą chwilę ale na czas dłuższy (4 miesiące).

Z chwilą ogłoszenia konkursu rozpoczął się okres poszukiwania wrażeń morskich. U jednych odgrywały główną rolę bezpośrednie zetknięcie się morzem, u innych z ich braku pośrednie, otrzymane z pism ilustrowanych, reprodukcyj, wystaw obrazów. Wszystko, co było z morzem związane, stało się przedmiotem wyjątkowej uwagi i obserwacji.

Były to pewnego rodzaju studja morskie. Młodzież podpatrywała właściwości morza, poznawała krajobraz morski w świetle dnia i nocy, pogody i burzy. Ze wszystkich dostępnych źródeł czerpała wiadomości o pracy portu, trudach marynarzy i rybaków, życiu na okręcie i wybrzeżu.

W takich „studjach" było dużo wartości pozytywnych. Młodzież aż do ukończenia konkursu wykazywała stale wzrastające zainteresowanie morzem. Każdy z uczestników dokonał segregacji i selekcji wrażeń, myśli i środków technicznych.

Wykonanie, naprzykład, propagandowego plakatu morskiego o treści handlowej, sportowej lub wojennej wymagało dobrego przemyślenia tematu, zapoznania się z elementami działalności na morzu, jak port, jacht, okręt wojenny, statek handlowy i t. p.

Poza efektywnym wynikiem, jakim była każda z wykonanych prac konkursowych, pozostawał nadto rezultat wewnętrzny, zdobyta lub utrwalona świadomość morska każdego uczestnika konkursu. Można to nazwać przerabianiem psychiki na morską pod wpływem konkursu.

Takie momenty, raz przeżyte w dzieciństwie, zwykle żłobią głębokie ślady we wrażliwej duszy młodzieży.

W tem leży główna wartość dobrze pomyślanego i przeprowadzonego konkursu. Najgorliwszymi propagatorami morza w szkole stają się właśnie ci najczęściej, którzy swój młodzieńczy twórczy wysiłek choć raz związali z zagadnieniem morskiem.

Dało się zauważyć, że nawet niechętny w spełnianiu swych codziennych obowiązków uczeń, zwykle pracujący leniwie i niedbale, w podobnych wypadkach okazuje wytrwałość, pilność i dokładność. Wchodzące tu w grę zainteresowanie zmienia stosunek ucznia do pracy, ułatwia mu wydobycie z siebie energji, co potem pozwala mu oglądać wyniki własnego wysiłku. Przez tak pomyślane wychowanie morskie szkoła łatwo przyczynia się do podniesienia i rozwoju ogólnych zalet wychowanka — aktywności, pracowitości, nastawiając go na ważne życiowe zagadnienia.

Każdy inny przedmiot poza rysunkami może przyczynić się do rozwoju ideologji morskiej w szkole. Do tego szczególnie powołana jest historja. Przegląd dziejów różnych narodów od starożytności do czasów najnowszych daje nieprzebraną ilość bezcennego materjału. Morze występuje jako pierwszorzędny czynnik pracy i walki. Na morzu kształtuje się życie wielkich narodów. O morze i na morzu rozgrywają się wielkie

dramaty dziejowe. Pierwszeństwo na morzu zapewniało świetny rozwój narodom. Morze rozwijało przedsiębiorczość, odwagę, dawało kulturze narodu szeroką podstawę, utrwalało działalność na lądzie, prowadziło do posiadania kolonij. Morze było wprost czynnikiem dominującym w historji, jak powiada M. Georges G. Toudouze w najnowszem dziele „L'histoire de la marine“ (1934 r.). Według tego autora „Une loi domine l'histoire. Une loi qui se resume en ces deux termes balancés: — tout peuple maître de la mer a connu la fortune et joui de la prospérité; — tout peuple perdant la maîtrise de la mer a perdu en même temps la richesse et la liberté. Ainsi l'humanité est soumise à la mer“.

Znakomitej wartości materjał dla wychowania morskiego zawierają dzieje Fenicjan. Mały kraik staje się potęgą gospodarczą dzięki skierowaniu swej energji na morze. Fenicjanie stają się panami prawie całego m. Śródziemnego, należą do największych odkrywców dawnych czasów.

Uczniowie Fenicjan, Grecy, przewyższyli swych nauczycieli na morzu; wyparli ich wpływy z Grecji wyspiarskiej oraz licznych kolonij śródziemnomorskich. Przepięknym tematem jest kolonizacja grecka, zależna całkowicie od rozwoju przemysłu i handlu miast greckich.

Interesy kupca i rzemieślnika miejskiego kierowały Greków na morze. Uprzemysłowienie greckiego „polis“ zmuszało do szukania rynków zbytu i źródeł nabywania surowców dla przemysłu. Przedstawienie tych okoliczności wyjaśni najlepiej, dlaczego Grecy związali się tak silnie z morzem w VIII—VI w. Dla historyka okres kolonizacji jest doskonałą ilustracją, co daje narodowi posiadanie kolonij przy warunkach niekiedy analogicznych do współczesnych, jak przeludnienie, brak pracy i niemożliwość wyżywienia ludności zasobami kraju. Ekspansja na morze daje ogromne korzyści i kolonistom i macierzy. Można pięknie i łatwo przy kolonizacji podkreślić, na czem polegały kolonizacyjne i kolonizatorskie zdolności Greków. Pobudzi to uwagę młodzieży i nastawienie myśli na kwestję wartości kolonij oraz da okazję do omówienia znaczenia kolonij dla współczesnych nam narodów i dla Polski, wysyłającej nadmiar swej ludności zagranicę.

Młodzież sama zapyta nauczyciela o wiele innych rzeczy. Trzeba być na to przygotowanym, by dać właściwą i interesującą odpowiedź. Trzeba wiedzieć, co w tej sprawie robi Liga Morska i Kolonjalna.

Aktualizacja taka jest niezbędna nietylko ze względów metodycznych, ale też i dzisiejszych naszych potrzeb.

Wprowadzenie ucznia na wszystkich szczeblach nauki szkoły średniej w świat potrzeb morskich naszego kraju będzie doskonałym środkiem wychowawczym. Postawieniem przed nim zadań, obliczonych na całe

pokolenie, pobudzamy uczucie i wolę do działania, wskazujemy na wysiłki innych narodów i na nasze wiekowe zaniedbanie na morzu.

To działa na młodzież bardzo silnie.

Szkoła zaczyna oceniać wartość problemów morskich i kolonjalnych. Ostatnia matura w Okręgu Szkolnym Poznańskim przyniosła następujący temat historyczny: „Komu (z narodów i osób) w dziejach starożytnego Wschodu, Grecji i Rzymu i komu w dziejach Europy nowożytnej wraz z Polską przyznać można tytuł wilków morskich i na jakiej podstawie". W gimnazjum, gdzie koło Ligi Morskiej i Kolonjalnej spełniało od lat swe zadanie należycie, 30% maturzystów ten temat wybrało. Inicjatywa Kuratorjum znalazła oddźwięk u młodzieży.

Nie jest to bez znaczenia ani dla oceny nowych dążeń w szkole, ani dla charakterystyki kierunku zainteresowań młodego pokolenia. W ramach tematu mieścił się duży materjał czasów starożytnych, średniowiecza i nowożytnych. Był on sprawdzianem morskiego nastawienia młodzieży. Zamknięcie nauki w szkole średniej maturalnym tematem morskim — jest dobrym zwiastunem na przyszłość i zapłatą dla tych, co rozumieją wartość morza i dla niego pracują. A przytem oznacza, że młodzież wchodzić zaczyna w życie ze znajomością dziejów morskich i z historyczną świadomością o roli i znaczeniu morza dla narodów.

Bez tła historycznego, bez porównywań naszego stosunku do morza z innemi narodami, bez oceny przeszłości i wskazania w niej jasnych i ciemnych stron, bez obudzenia żalu i dumy z powodu morskiej polityki dawnej Rzplitej — nie zbudujemy fundamentu w młodem pokoleniu dla poczynań odrodzonej Polski na morzu.

Niejeden młody umysł szuka odpowiedzi na zapytanie, dlaczego naród polski, budujący nad Bałtykiem swe państwo za Mieszka i Chrobrego, potem nie potrafił utrzymać się przy morzu. Dlaczego ponowione wysiłki odrodzenia siły polskiej na morzu nie powiodły się ani Zygmuntowi Augustowi, ani też Zygmuntowi III oraz Władysławowi IV. Na nie trzeba umieć odpowiedzieć, bo to są zapytania najistotniejsze.

Nad morzem urosła potęga piastowska Polski, nad morzem załamał się jej byt polityczny w XVIII stuleciu. Na morze wróciła Polska odrodzona.

Są to główne etapy dziejowe Polski, znaczące rozkwit lub słabość narodu od czasów pierwotnej Słowiańszczyzny. Geograficzne podstawy naszego związku z morzem znajdują się u ujścia Odry i Wisły. W tem miejscu leży klucz polityczny losów Polski. O ujścia tych rzek z zachodnim sąsiadem prowadzi naród polski odwieczną walkę. W walce tej stwierdza się niezłomne prawo, które nazwać można automatyzmem dziejowym. Polega ono na tem, że z utratą ujścia rzeki

tracimy niebawem i resztę jej biegu. Tak było w średniowieczu z Odrą a potem z Wisłą przy rozbiorach. Trzy razy odsunięta od morza, Polska trzy razy do niego wraca, lecz w coraz mniejszych granicach nadmorskich. Dziś Polska odrodzona, po wielkich dzierżawach Słowian niepodległych, po bogatym spadku Piastów uratowała zaledwie 146 km pobrzeża morskiego. Tyle już tylko pozostało miejsca nad Bałtykiem dla Polski, jedynej spadkobierczyni Słowian nadmorskich.

Zestawienie byłego stanu posiadania z dzisiejszym w szkole jest najsilniejszym bodźcem do utrwalenia poczucia naszych praw do morza. Przy dzisiejszym renesansie studjów nad Słowiańszczyzną wykazanie tych momentów ma bardzo ważne znaczenie.

Historja przemawia do nas mocnym i wymownym językiem. Kto nie wskaże na to młodemu pokoleniu — ten albo nie rozumie syntezy dziejów polskich, albo nie ma zmysłu historycznego, albo dla doraźnego celu chce o tem przemilczeć.

Podstawa historyczna w wychowaniu morskiem powinna być mocno ugruntowana. Ma ona w sobie silny moment emocjonalny, bez którego nie można oddziaływać na młodzież. Stwarza wielkie zasoby uczuć i wrażeń, co jest bezcennym kapitałem dla późniejszej pracy obywatela.

Urobienie stosunku młodzieży do morza na tle perspektywy dziejowej daje pracy w kołach L. M. K. bardzo duży rozmach i ożywienie. Samo kartograficzne zestawienie stanu dzisiejszego posiadania na Bałtyku z historycznym pobudza falę uczuć i myśli, natęża energję do pracy w obawie o dzisiejsze położenie Polski nad Bałtykiem.

Na wystawie morskiej 1935 r., koła L. M. K. w gimn. im. Bergera w Poznaniu, 7 map historycznych, wykonanych przez uczniów, kolejno przedstawiały straty terytorjalne Słowian nad Bałtykiem od wieku X-go aż po dzień dzisiejszy. Zjazd ogniska historycznego oraz władze szkolne wyrażały niejednokrotnie uznanie za plastyczne i wymowne streszczenie walki o Bałtyk. Przemawiać w ten sposób należy nietylko do młodych, ale i do starszych. Bo ignorancja historyczna w szerokich warstwach społeczeństwa polskiego jest silnie rozpowszechniona.

Położenie dzisiejsze naszego dostępu do morza jest zupełnie analogiczne do czasów XVII w., kiedy Pomorze polskie rozdzielało posiadłości Brandenburgji. I dziś znowu niema granicy tak bardzo zagrożonej jak polskie pobrzeże, mimo czasowego zawieszenia o niem rozmów i zabiegów w świecie politycznym. Sprawę należy mierzyć myślą i perspektywą historyczną. Narody bowiem nie schodzą z odwiecznych dróg ekspansji ludnościowej i politycznej, a szczególnie w punktach najmniejszego dla nich oporu, jakiem było Pomorze dla Niemców.

Trzeci powrót Polski na Bałtyk po wojnie światowej wymaga od nas wytężonej pracy w różnych kierunkach. Nietylko historyczne zagadnienia stają się przedmiotem większych zainteresowań. Realne, bieżące zadania wyrastają przed nami z naszego bezpośredniego stosunku do morza: jak obrona pobrzeża, akcja kolonjalna, handel zamorski i inne. Metoda pracy w Kołach L. M. K. powinna postawić te zagadnienia przed młodzieżą, wskazać na ich wartość i w miarę sił przystąpić do ich poznawania.

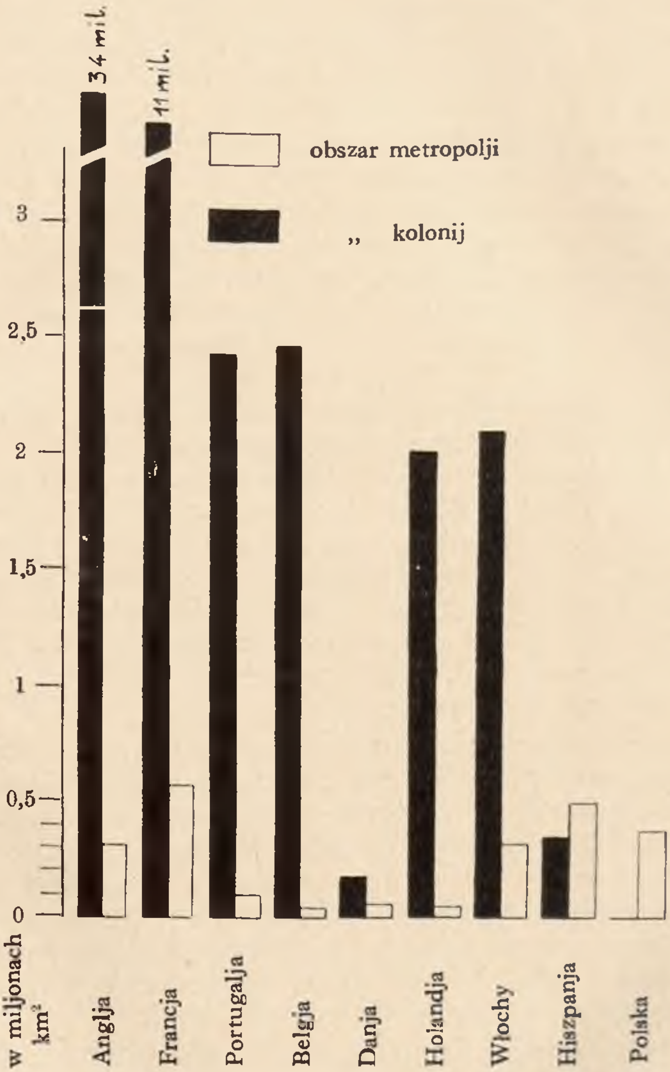
Nie rozpraszając uwagi na inne, przedstawię sposób ujęcia jednego z nich w opracowaniu wykresowem, wykonanem również przez jednego z członków Koła. Chodzi tu o akcję kolonjalną L. M. K. Odczyty, artykuły w „Morzu" w tej sprawie pobudzają młode umysły do poznawania spraw kolonjalnych. Wśród mocarstw kolonjalnych bije w oczy brak Polski. Zestawienie ludności i terytorjum naszego państwa z innemi prowadzi młodzież do prostego wniosku, że kolonje posiadać musimy.

Załączony wykres, wykonany przez członka Koła szkolnego L. M. K., przedstawia, że Polska, większa pod względem obszaru od Włoch i Anglji, nie ma ani metra kwadratowego kolonij. Gdy tymczasem Anglicy posiadają obszar kolonjalny do 34 mil. km², Francuzi — 11 mil. km², mała Portugalja — 2,5 mil. km², Belgja, równa prawie obszarem województwu warszawskiemu, wileńskiemu lub lwowskiemu (30 000 km²), ma kolonij — 2,3 mil. km² i Holandja przeszło 2 mil. km². Przy obliczeniu szczegółowem okaże się, że na 1 km² metropolji przypada kolonij: w Anglji — 140 km², w Belgji — 81 km², w Holandji — 60 km², Portugalji — 27 km², Francji — 20 km² i Włoszech — 7 km².

Cyfrowe zestawienie w wykresowem ujęciu jest najlepszą propagandą na rzecz akcji kolonjalnej, obecnie tak energicznie prowadzonej przez Zarząd Główny L. M. K. Ten wykres dużych rozmiarów, wystawiony w dziale kolonjalnym morskiej wystawy w Poznaniu 1935 r., wywoływał duże zainteresowanie. Umieszczony obok opisu działalności i odkryć polskich pionerów kolonjalnych i oryginalnych eksponatów afrykańskich, indyjskich i amerykańskich, zdobytych polską ręką, był uzasadnieniem naszych „praw" i potrzeb kolonjalnych. Szczególną uwagą darzyła go młodzież licznych szkół, zwiedzających wystawę

Jak ważne znaczenie mają kolonje dla państw metropolitalnych uzasadnia drugi wykres, przedstawiający porównanie graficzne zaludnienia obszarów kolonjalnych z macierzystemi. Mówi on, że na jednego Anglika przypada 9 mieszkańców kolonjalnych, na jednego Holendra — 7½. Pozostałe państwa kolonjalne znacznie różnią się pod tym względem. Francja, Belgja i Portugalja mają zaledwie po 1½ kolonisty na

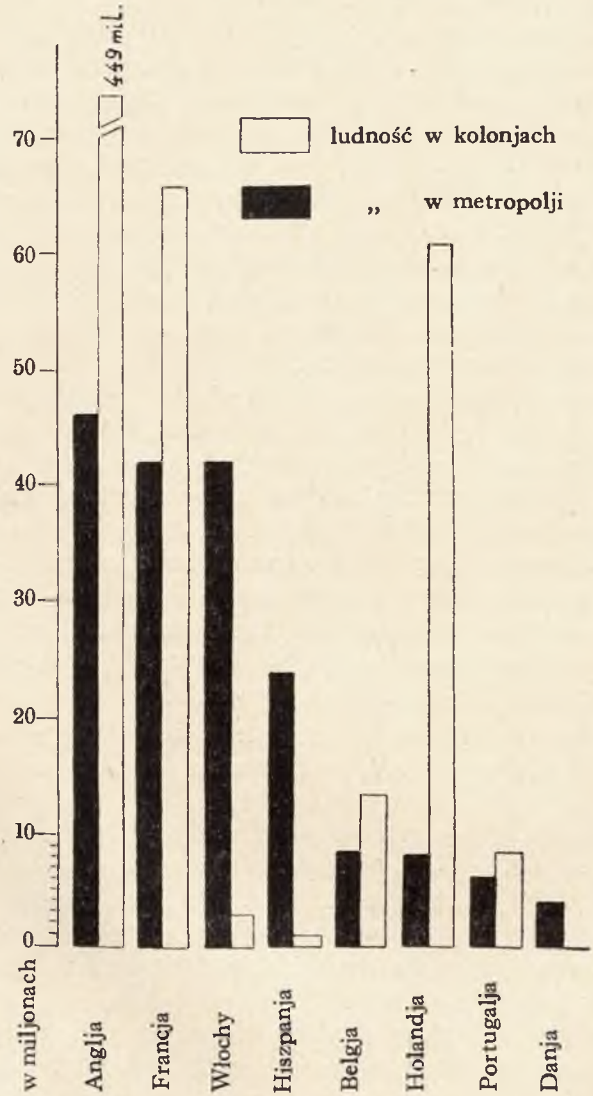
jednego mieszkańca metropolji. Włochy, Hiszpanja i Danja mają bardzo słabo zaludnione kolonje, w nich bowiem ludność kolonjalna stanowi znikomy odsetek. Mimo, że na emigracji znajduje się



8 milj. Polaków, Polska w tem zestawieniu nie ma miejsca, jako państwo niekolonjalne.

Oba wykresy nawzajem się uzupełniają i dają materjał do różnych wniosków i zestawień, jak np. że 46 miljonów Anglików nie mogłyby

żyć w dostatku, ani utrzymać na tym poziomie sił morskich, bez kolonij. Tak samo ekspansja kolonjalna Belgji, Holandji i Francji daje im olbrzymie korzyści handlowe. Na materjale i wykresach



kolonjalnych wyżej wymienionej wystawy niektórzy nauczyciele, pociągnięci nowością i ujęciem tematów, odbywali lekcje całemi klasami. Zwrócenie uwagi na zagadnienie kolonij znalazło najżywszy oddźwięk wśród młodzieży.

Historja i geografja odpowiednio ujęte dają mocne nasilenie pewnym zagadnieniom morskim i kolonjalnym. Wiadomości podane w sposób wyżej przedstawiony łatwo utrwalają się w umyśle ucznia, a co najważniejsza, układają się na szerokiej perspektywie historycznej, opartej o podstawę geograficzną.

Rozważanie nasze oparliśmy nie na teoretycznych tezach, lecz, wychodząc z wypróbowanego doświadczenia, zmierzaliśmy do ustalenia zasadniczych torów pracy w szkole średniej pod kątem widzenia morskich potrzeb Polski. Można znaleźć inne punkty wyjścia dla zapoczątkowania i prowadzenia wychowania morskiego. Ale jednak nie ulega żadnej wątpliwości, że pominięcie momentów historyczno-geograficznych będzie rezygnacją z jednego z najsilniejszych środków oddziaływania. A wówczas pobrzeże polskie przedstawiać się będzie jako ośrodek dzisiejszych, doraźnych techniczno-gospodarczych wysiłków bez związków z przeszłością.

Nawiązanie do walk o Pomorze, trwających przez przeszło 150 lat (1308—1466), daje przykład wielkiej idei, dla której naród polski złożył tyle ofiar materjalnych i przelał tyle krwi. Zmierzyć myślą i uczuciem ten okres oraz poznać późniejsze próby nieudane utrwalenia stanowiska na morzu w XVI i XVII w., to znaczy zrozumieć bolesną przestrogę historyczną, mówiącą o zaniedbaniu morza. A zestawienia stanu posiadania naszej floty wojennej i handlowej, obszaru państwa, zaludnienia w porównaniu z innemi narodami każą stwierdzić, jak jeszcze małe są nasze siły morskie i wprost dysproporcjonalne do wielkości państwa, jego zaludnienia i potrzeb.

Temu małemu i kruchemu posiadaniu na pobrzeżu przeciwstawić musimy wielką ideę morza z gruntownem historycznem uzasadnieniem.

Zaszczepienie tej idei w szkole da najlepsze rezultaty przy wykorzystaniu przez nauczyciela tematów morskich w nauce szkolnej, oraz rozszerzeniu ich w pracy koła L. M. K. Przytem współpraca nauczyciela z uczniem w zorganizowanych sekcjach (kolonjalnej, historycznej, gospodarczej, propagandowej i innych) koła szkolnego L. M. K. dać może bardzo pomyślne wyniki. Pod względem formy i treści praca taka może osiągnąć bardzo wysoki poziom, szczególnie przy umiejętnem dobieraniu odpowiednio uzdolnionej młodzieży. Często przekroczy ona znacznie zamierzenia nauczyciela i rozszerzy ich granice. W jednem z kół gimnazjalnych sekcja historyczna potrafiła zgromadzić bardzo wielostronny, w różnych językach, materjał, dotyczący rozwoju statku. Ugrupowanie jego dało pełny obraz rozwoju statku w dziejach od typu pierwotnego przez liczne odmiany aż po dzień dzisiejszy.

Był to szereg typologiczno-rozwojowy obrazów barwnych galer, galeonów, fregat i innych statków, uzupełniony modelami wikingskim z X w., holenderskim z XVI, gdańskim z XVII i niemieckim z XIX i jachtów współczesnych. Modele wieków ubiegłych młodzież poczęści sama „odkryła" w prywatnych domach i one już jako cenne eksponaty zabytkowe, pięknie wykonane, zdobiły dział historyczny wystawy morskiej w Poznaniu 1935 roku.

Modele jachtów współczesnych wykonali członkowie koła, przedstawiając na oryginalnych częściach 10 faz ich powstawania. W ten sposób opracowany i ujęty materjał przedstawiał pouczający obraz rozwoju statków i jachtów. Zamiast słów i frazeologji o morzu podano pracę konkretną, co wzbudziło zrozumiałe zainteresowanie się statkiem, tym najważniejszym czynnikiem pracy ludzkiej na morzu. Obok więc momentów ideologicznych stawiać w kołach należy programowe poczynania praktyczne, jak poznanie statku, jachtu, modelarstwa jachtowego, sportu żeglarskiego. Do tego celu niektóre koła dochodzą samorzutnie. Dobór opiekuna i skład personalny zarządu koła w tej sprawie ma pierwszorzędne znaczenie. Opiekun jest najczęściej stałym, tymczasem młodzież jest elementem szybko przechodzącym przez szkołę. Odpływ roczników starszych, zwykle wyszkolonych w pracy ideologicznej i praktycznej, stanowi zawsze pewnego rodzaju przesilenie w kole. Utrzymanie tego elementu w kole poczęści jest zupełnie możliwe. Po ukończeniu gimnazjum niektórzy absolwenci w dalszym ciągu pomagają w pracy w charakterze instruktorów. W jednem z kół jest zwyczaj zgłoszenia „meldunku na służbę morzu" po maturze w dawnem macierzystem kole gimnazjalnem. Dla młodzieży szkolnej ma to bardzo dodatnie znaczenie. Autorytet b. starszego członka koła jest duży. Na jeziorze Kierskiem pod Poznaniem w ubiegłe lato 3-ch maturzystów prowadziło obóz żeglarski swego gimnazjum. Przy ich udziale koło zdobyło 3 pierwsze nagrody na regatach Wielkopolskiego Jachtklubu (1. VII 34). Z tej też grupy maturzystów jeden prowadził w gimnazjum kurs teoretyczno-żeglarski w roku szkolnym 1934/35. Od abiturjentów, którzy zdali maturę w czerwcu bieżącego roku są „meldunki" do pracy na letnim obozie koła L. M. K. w Kiekrzu pod Poznaniem, (gdzie Jachtklub Wielkopolski udziela gościnnie terenu i przyjmuje do swego portu żaglówki koła gimnazjalnego).

Nawet absolwenci Liceum Handlowego, likwidując przed maturą gminę klasową, złożyli przez swoją delegację 30 zł. pozostałości kasowych na poparcie żeglarstwa wyżej wymienionego koła gimnazjalnego.

Fakty te z lokalnego terenu poznańskiego coś znaczą, pominąć milczeniem ich nie wolno. Są one najlepszym dowodem w z a j e m n e-

go zaufania oraz wartości współpracy nauczyciela, absolwenta i ucznia pod hasłem wielkiej idei i wielkiego celu — wychowania morskiego, pojętego jako służba państwu.

Przedyskutowanie metod pracy wśród młodzieży należy przeprowadzić na szeroką skalę w organach prasowych L. M. K. Zainteresować wychowaniem morskiem całe społeczeństwo, katedry uniwersyteckie, szkoły średnie, zawodowe i powszechne.

Jest to trudne zadanie, do którego należy wciągnąć ludzi dobrze znających teren pracy szkolnej oraz mających wysokie kwalifikacje naukowe. Oni potrafią nadać właściwy kierunek zagadnieniu, a przedewszystkiem postawić sprawę wychowania morskiego na wyżynie poważnych zadań wychowawczych. Bez tego nie wkroczy ono do szkoły i nie zajmie w niej należytego stanowiska. Trudność zagadnienia polega na uchwyceniu jego syntezy wychowawczej, do której doprowadzić może skoordynowanie momentów ideologicznych z utylitarnemi. W naszym kraju, przy znikomo małym bezpośrednim wpływie morza na człowieka, trudno stworzyć właściwą psychologję morską w szerszych warstwach społeczeństwa.

Natomiast nastawienie zainteresowań na morze, wskazanie nań jako na czynnik niezbędny dla życia i rozwoju narodu, da się łatwo osiągnąć przez szkołę. W niej podstawowym motorem może być tylko nauczyciel. Przygotowanie takich kadr nauczycielskich staje się bardzo pilnem zadaniem. Kto je podejmie? Niewątpliwie L. M. K. Już wkroczyła ona na ten tor pracy, ale jakże jest dotąd mało nauczycieli w szkole średniej z morskiem nastawieniem. Przynależność ich do L. M. K. jest formalna. Wszelka tak zwana zbiorowa przynależność organizacyj nauczycielskich do L. M. K. nie ma większego znaczenia. Tylko indywidualny i aktywny udział w pracy może dać wyrobionego nauczyciela. Rejonowanie prac Zarz. Głównego L. M. K. w tym celu może być bardziej celowe, niż rozpraszanie jej po całej Polsce z równem natężeniem.

Rozumiemy to jako intensywne nasilenie pracy wśród nauczycieli w tych okręgach, które mają wyjątkowo ważne znaczenie w dostępie naszym do morza. Do nich należą okręgi pomorski, poznański i śląski. Wszystkie one swem położeniem geograficznem, warunkami przyrodzonemi, zamożnością, stanowiskiem gospodarczem i kulturalnem przeznaczone są do utrwalenia związków Polski z morzem. One powinny się stać bastjonami nadmorskiemi. W nich pracę wychowania morskiego najłatwiej postawić wysoko i w nich narazie główny wysiłek skoncentrować. Za tem przemawia też i sąsiedztwo z Niemcami, co jest ważną

podnietą dla intensywniejszego działania. Z Poznania w ostatnich latach wyszło kilku pionierów kolonjalnych i podróżników (inż. Mroczkiewicz, Dr. Perkitny, Fiedler, ks. Posadzy). W wyborze terenu pracy i to należy wziąć pod uwagę.

Ich doświadczenie użyć można dla prac L. M. K., nawiązać z nimi bliski kontakt, zainteresować się ich podróżami. A nawet przyjąć na pewną ilość godzin kontraktowych do nauczania w szkole średniej, by młodzież mogła od nich bezpośrednio dowiedzieć się o krajach dalekich, warunkach życia, obyczajach, gospodarce kolonjalnej i t. p. rzeczach, których nie odda żaden wykład ani artykuł. Pozostawianie ich w osamotnieniu jest marnowaniem ich wielkiej zasługi i pracy.

Do zaniedbanego odcinka też należy żeglarstwo w Wielkopolsce. Mimo świetnych warunków, licznych jezior i stałych prawie wiatrów, niema dotąd w całej Wielkopolsce szkolnego ośrodka żeglarskiego. Jedno tylko koło gimnazjalne Poznania ma 2 jachty, reszta kół, jak wykazuje statystyka, przeprowadzona przez Komisję Okręgową Kół Szkolnych, nie zrobiły jeszcze nic, by inwentarz żeglarski nabyć. Na rozwój żeglarstwa śródlądowego należy zwrócić baczną uwagę. Tu przed L. M. K. otwiera się piękne pole pracy. Pobudowanie przystani na Kiekrzu stało się już zadaniem Zarz. Okręgowego Poznańskiego L. M. K. za inicjatywą jednego z kół gimnazjalnych. Niewątpliwie w najbliższej przyszłości L. M. K. nabędzie tabor żeglarski i odda go do użytku szkół. Sport żeglarski przygotuje młodzież do wyjścia na morze.

LEON ZIELENIEWSKI

PROJEKT POLSKIEGO PORTU NAD MORZEM CZARNEM

Ze wspomnień Stanisława Srokowskiego byłego konsula w Odesie w latach 1919—1920 dowiadujemy się [1]) o ciekawym projekcie portu polskiego nad morzem Czarnem. Projekt ten, zdaje mi się, jest nieznany szerszemu ogółowi interesującemu się sprawami morskiemi. Jest on tembardziej godny uwagi, ponieważ nie był to tylko luźny projekt rzucony przez osobę prywatną, lecz projekt, który doprowadził do podpisania umowy między przedstawicielem Polski a władzą rządzącą na południu Rosji w początkach 1920 roku.

Inicjatorem tego projektu był konsul Srokowski, który po poprzedniej nieobowiązującej rozmowie za pośrednictwem osób trzecich, dnia 25 stycznia 1920 r. zwrócił się do generała Szillinga, będącego dowódcą wojsk rosyjskich Armji Ochotniczej w okręgu odeskim i zarazem pełniącego funkcje cywilnego gubernatora, z propozycją oddania w dzierżawę Rzeczypospolitej Polskiej skrawka terytorjum na zachód od Odesy, między brzegiem morskim, limanem Dniestru, a uchodzącym do morza potokiem Barabaj.

Myślą przewodnią, która kierowała konsulem Srokowskim w momencie, gdy czynił tę propozycję generałowi Szillingowi, była chęć zdobycia dla Polski nad morzem Czarnem bardziej trwałej podstawy do prowadzenia handlu wpobliżu tak ważnego centrum, jakiem była Odesa. Sądził on, że basen morza Czarnego po uspokojeniu się ruchów rewolucyjnych w Rosji stanie się dla polskiego przemysłu okolicą niezmiernie ważną. Okolica ta dostarczać bowiem może zawsze wielce potrzebnego surowca (wełny, bawełny via Batum lub Noworosyjsk, rudy manganowej, tytoniu), a także i żywności, którą Polska byłaby w stanie zdobywać, mieniając swe wyroby przemysłowe za ukraińskie zboże.

---

[1]) Srokowski Stanisław: Z dzikich pól. Wspomnienia z zimy 1919/20 na południu Rosji. Poznań 1926. Nakładem Drukarni Dziennika Poznańskiego.

Srokowski w następujący sposób charakteryzuje ówczesną sytuację: „Nad morzem Czarnem sadowią się coraz silniej wszystkie ważniejsze narody Europy i może zajść, iż my, którzy do handlu z południem Rosji mamy najwięcej praw historycznych i faktycznych, wyjdziemy z niczem. Nie będziemy w stanie ani kupować tam surowców, ani też zbywać naszej manufaktury i wyrobów żelaznych, bo nie pozwolą nam na to ci, co w basenie morza Czarnego posiadają już gotowe bazy handlowe i odpowiednio liczną flotę". Miał on wówczas na myśli przedewszystkiem Anglików, a w drugiej linji Włochów. Duże interesy handlowe mogły mieć, zdaniem autora, także wszystkie inne narody.

Wobec powyższego, zabezpieczenie Polsce na wszelki wypadek bazy nad morzem Czarnem przedstawiało się autorowi jako coś bardzo cennego.

Kwestja nabycia terytorjum przy ujściu Dniestru stawała się także jednym z ważniejszych postulatów naszego handlu z bliższym wschodem i z tego jeszcze względu, że morze Czarne jest związane z Polską strugą Dniestru. Według projektodawcy, tam bowiem tylko, gdzie będziemy u siebie, możemy wygodnie gromadzić rzeką, morzem i lądem dostawiane produkty, nie obawiając się szykan rosyjskiej biurokracji.

Oddajemy głos autorowi: „Przy wytrwałości i rozumnem kierowaniu sprawami, na omawianym przeze mnie skrawku ziemi wyrosnąć mogło z czasem emporjum handlowe, które ściągnęłoby ku sobie wiele kapitału oraz dzielnych polskich jednostek, tembardziej, że nie brak ich w tych błogosławionych przez przyrodę stronach. Wszak stała polska ludność Odesy liczyła 27.000 głów, a w miastach czarnomorskich przebywało jej do 140.000. Żadna narodowość, nie wyłączając Greków, nie mogła się poszczycić tak znaczną kolonją po północnej stronie morza Czarnego. Wszystkie zabiegi handlowe owych licznych rzesz polskich wzmacniały przecież obcy handel i przemysł, gdyż brak im było naturalnego własnego centrum. Rosła Odesa, Rostów, Noworosyjsk pracą rąk polskich, a często z największą szkodą naszych interesów".

Generał Szilling, któremu konsul Srokowski przedstawił swój projekt, odpowiednio oświetliwszy go także ze strony rosyjskiej, nie podniósł żadnych zasadniczych momentów sprzeciwu, a nawet zdawał się być zadowolonym, że eksport rosyjski nie będzie miał do czynienia tylko z Anglikami i Włochami, ale także ewentualnie z Polską. Nie podobało mu się jednak to, że ucierpieć może Odesa. Gdy Srokowski wskazał na odmienną opinję miejscowych sfer handlowych i na okoliczność, że dzierżawa to nie jest jeszcze odstąpienie kawałka brzegu nad limanem, zgodził się na propozycję polską, zastrzegając tylko obywatelom rosyjskim przystęp do brzegów ze względów rybołówczych, a do Dniestru z powodu zaopatrywania Odesy w wodę.

Ostatecznie sformułowano uzgodnione postanowienia w postaci protokółu podpisanego przez generała Szillinga w imieniu Denikina i przez konsula Stanisława Srokowskiego imieniem Polski. Protokół ten miał uzyskać zatwierdzenie odnośnych rządów, brzmienie zaś jego było następujące:

„Jednym z głównych powodów miejscowej drożyzny, upadku wartości rubla, a co zatem idzie i niepewności stosunków finansowych kraju Noworosyjskiego z wszystkiemi konsekwencjami tego zjawiska jest brak uregulowanego dowozu i wywozu. Przybywają towary nieraz zupełnie niepotrzebne a nie zjawiają się konieczne. Tak samo jest z wywozem. Bezużytecznie leży setki tysięcy i miljony pudów surowca, który przy dzisiejszych stosunkach miejscowej fabrykacji nawet za lat kilka w zakładach rosyjskich przerobionym nie zostanie.

W tych warunkach, korzystając z ogólnych pełnomocnictw, danych im przez właściwe rządy, podpisani stwierdzają, że ustalili następujące punkty ewentualnie zawrzeć się mającej umowy:

1. Polska na lat kilkanaście obejmuje terytorjum nad limanem Dniestru (po lewym jego brzegu) wraz z miastem Owidiopolem w celu pobudowania tam magazynów, które służyć będą mogły do gromadzenia surowców z całego basenu morza Czarnego a zarazem fabrykatów, jakie z Polski się tam dostaną;
2. owe terytorjum, mniejwięcej 30 wiorst długie, a średnio 10 szerokie, którego granice całkiem ściśle później zostaną określone, przejdzie, gdy idzie o sprawowanie policji i administracji pod zarząd polski, a po upływie okresu dzierżawy wraz z wszystkiemi budowlami i urządzeniami, bez odszkodowania, znowu zwrócone zostanie rządowi rosyjskiemu;
3. Polska opłacać będzie corocznie pewien czynsz, a także zobowiąże się do uiszczenia regularnie co 3 miesiące od daty podpisania właściwej umowy połowy wszystkich dochodów z ceł wywozowych i przywozowych".

Prowizoryczne granice tego terytorjum zostały wytknięte barwną wstęgą na szczegółowej wojskowej mapie rosyjskiej. Jeden egzemplarz tej mapy wraz z krótkim memorjałem i podpisanym przez generała Szillinga aktem został przez konsula Srokowskiego natychmiast po przybyciu do Warszawy złożony w Ministerstwie Spraw Zagranicznych.

Z punktu widzenia prawa międzynarodowego protokół ten, który w dalszym ciągu będziemy nazywać protokółem odeskim, jest umową wstępną w sprawie wydzierżawienia przez jedno państwo pewnego terytorjum od drugiego państwa. Instytucja dzierżawy polega na cza-

sowem przeniesieniu władzy nad terytorjum (zwłaszcza jeżeli jest to terytorjum ważne pod względem gospodarczym np. porty) na drugie państwo przy zachowaniu w zasadzie dotychczasowej suwerenności. Dzierżawa różni się od okupacji przedewszystkiem czasokresem oraz czynszem. Jeden z najnowszych przykładów dzierżawy międzypaństwowej stworzyła włosko-jugosłowiańska konwencja z 1924 r. załatwiająca sporną sprawę Rjeki (Fiume) [1]). W myśl tej konwencji w porcie włoskim Fiume Włochy wydzierżawiły Jugosławji na lat 50, za czynszem rocznym w kwocie 1 lira złotego, część zwaną Thaon di Reval z dwoma przyległemi domami składowemi i trzema dokami.

O ile chodzi o protokół odeski, to zawierał on głównie zasady dzierżawy określonego terytorjum, przekazując późniejszej umowie oznaczenie już pewnych ścisłych dat i liczb. Protokół przewidywał dzierżawę na „lat kilkanaście", t. j. najwyżej na lat 19. W protokóle odeskim mamy do czynienia z dzierżawą terytorjum nadmorskiego „w celu pobudowania magazynów" z jednoczesnem przekazaniem policji i administracji tego terytorjum pod zarząd państwa-dzierżawcy. Była to więc dzierżawa przekazująca Polsce nietylko dominjum, lecz także wykonywanie imperjum na obszarze wydzierżawionym. Należy przytem zaznaczyć, że umowy zawierane przez niektóre państwa w sprawie dzierżawy magazynów w strefach wolnocłowych innego państwa należą nie do prawa międzynarodowego, lecz do prawa prywatnego podobnie jak np. wynajęcie gmachu dla poselstwa.

Nasuwa się pytanie czy osoby podpisujące protokół odeski miały ku temu należyte pełnomocnictwa. Otóż o ile chodzi o przedstawiciela Polski, to był on mianowany nietylko konsulem, lecz także delegatem polskiego Rządu (Wspomnienia, str. 7), czyli był on konsulem z funkcjami przedstawiciela dyplomatycznego. Jeśli przejdziemy do przedstawiciela drugiego kontrahenta, to ten ostatni, pełniąc funkcje zarówno dowódcy wojsk jak i generał-gubernatora cywilnego, miał tytuł urzędowy gławnonaczalstwujuszczago, czyli był w rzeczywistości mianowanym przez generała Denikina namiestnikiem obszaru kilku gubernij. Generał Denikin sprawujący na południu Rosji faktycznie władzę za pośrednictwem rządu i dowódców wojskowych przez siebie mianowanych, w tym czasie podlegał formalnie władzy admirała Kołczaka, uznanego przez państwa Ententy za zwierzchnika de facto państwa rosyjskiego. A więc przedstawiciel Rzeczypospolitej Polskiej podpisał umowę z reprezentantem ogólno-rosyjskiego rządu przeciwbolszewickiego, a nie z przedstawicielem niezależnego rządu lokalnego.

---

[1]) Przegląd Polityczny 1924, zbiór traktatów, załącznik 8.

Dzierżawa dotyczyła obszaru na zachód od Odesy, między brzegiem morskim, limanem Dniestru, a uchodzącym do morza potokiem Barabaj, wypływającym w odległości pięćdziesięciu kilku kilometrów w okolicach niemieckiej kolonji Mannheimu. Na północy granica terytorjum iść miała znacznie na południe od wsi Bielajewki, pod którą znajduje się stacja wodociągów odeskich i omijać cały lewy brzeg Dniestru, płynącego środkiem językowatego półwyspu, wchodzącego głęboko w środek limanu. Długość terytorjum, rozciągającego się w ten sposób nakształt pasa w tym samym kierunku co i liman Dniestru, t. j. od północnego zachodu ku południowemu wschodowi, wynosiła mniejwięcej 30 km, a szerokość 10 do 12, powierzchnia zatem około 3000 km. Jeśli chodzi o bezpieczeństwo, to konsul Srokowski zdawał sobie sprawę, że sytuacja pozostawiała wiele do życzenia, szczególnie po stronie wschodniej nad potokiem Barabaj i po północnej od wsi Majaki[1]), z dwóch atoli innych stron, t. j. od zachodu i południa uważał on położenie za dość niedostępne. Szczególnie ważnym był fakt, że za limanem siedzieli już Rumuni, okupując Besarabję.

Ziemia na tym obszarze była przeważnie bardzo urodzajna. W północnej części znajdowała się ona w ręku kolonistów niemieckich, którzy rozwinęli tu postępowe rolnictwo. Okolice wpobliżu południowego cypla (Karolina Bugas) nadawały się znakomicie do uprawy wina. Tam też były urządzenia do eksploatacji soli. Kwitł również chów owiec. Do terenu kolej żelazną doprowadzono z dwóch stron: z Odesy i z Akermanu. W razie zajęcia także małego skrawka ziemi po lewej stronie potoku Barabaj na wysokości Owidiopola, kolej żelazna przecinałaby nieprzerwanie całą południową część terytorjum, tworząc oddzielną całość wobec kolei rumuńskich i rosyjskich. Tory kolejowe, pomijając drobne zresztą uszkodzenia koło Bugasu, były w stanie zupełnej używalności. Nie licząc futorów, na powierzchni terytorjum znajdowało się około 10 wsi i miasteczko Owidiopol.

Gdy chodziło o dostęp od strony morza, to zdaniem autora, wszystko było tu jeszcze do zrobienia. Zwłaszcza północne „oczakowskie" zamulone „gardło" Dniestru nie nadawało się do przepuszczania statków nieco większych, chyba po znacznych robotach oczyszczających. Wskutek tego komunikacja między Limanem, a morzem Czarnem na razie mogła się odbywać tylko przez „gardło carogrodzkie", które leży więcej na południe. Przejście to było już wtedy w sferze okupacji rumuńskiej. Miejsc na przystanie na limanie było dosyć. Wreszcie, zdaniem

---

[1]) Tędy przeprawiała się do Rumunji część dywizji generała Żeligowskiego w kwietniu 1919 r.

autora, i morze otwarte oblewające terytorjum od południa, przy sprzyjającej pogodzie umożliwiało ładunek na okręty zapomocą łodzi.

Konsul Srokowski w swoich wspomnieniach dodaje, iż po podpisaniu protokółu otrzymał on ustne pozwolenie natychmiastowego objęcia terytorjum, o ile uzna to za potrzebne. Tłumaczy on, że specjalna ta koncesja wynikała najprawdopodobniej stąd, iż generałowi Szillingowi wytłumaczył on, że tylko wtedy może zwiększać swój oddział straży konsularnej, który dla walczącej z bolszewikami Armji Ochotniczej nie mógł być obojętny, skoro usadowi się na jakiemś oddzielnem, choćby szczupłem terytorjum. Podniósł i to, iż nie będzie wtedy drażnił obecnością polskiego elementu wojskowego ani oddziałów rosyjskich ani ludności miasta, ani wreszcie Anglików, którzy mogą czynić pewne zastrzeżenia.

Srokowski kończy swe wspomnienia w sprawie nas interesującej w sposób następujący: ,,W okolicznościach, w jakich żyliśmy w Odesie, rzecz prosta, nie spieszyłem się z budową magazynów, ale natomiast wysłałem kilku oficerów z oddziałem straży, aby obejrzeli położenie nad rzeczką Barabaj i zbadali nieco tamtejsze stosunki. Ta jednodniowa wycieczka była zresztą ostatnim naszym krokiem, związanym z terenem owidiopolskim".

Od siebie dodamy, że bolszewicy Odesę zajęli ostatecznie 8 lutego 1920 r., zaś obszar, którego dotyczył protokół odeski, w ciągu najbliższych następnych dni.

Powstaje teraz pytanie jakie znaczenie możemy przypisywać dziś temu projektowi polskiego portu nad morzem Czarnem?

Otóż należy przedewszystkiem stwierdzić, że projekt ten nie dążył do aneksji jakiegokolwiek terytorjum nad morzem Czarnem.

Warunek równego podziału dochodów z ceł między obydwoma kontrahentami wskazywał, że protokół nie był przecież zredagowany wybitnie korzystnie tylko dla jednej strony!

W czasie podpisywania protokółu odeskiego sprawa naszego rzeczywistego dostępu do morza była już przesądzona w Traktacie Wersalskim, ratyfikowanym przez Niemcy, aczkolwiek samo objęcie w posiadanie tego morza przez Odrodzone Państwo Polskie jeszcze nie nastąpiło. Pomysł ,,emporjum handlowego" mogącego się z czasem rozróść w port morski stawał się więc celowem uzupełnieniem dla naszej przyszłej zamorskiej polityki handlowej.

Bo przecież Jugosławja nie zrezygnowała z ,,wolnej strefy" w porcie Saloniki, gdy po ukończeniu Wielkiej Wojny weszła w posiadanie długiej linji własnego wybrzeża. Strefę tę otrzymała ona na podstawie traktatu

zawartego z Grecją w Belgradzie 4 lipca 1923 roku. A dążenie Bułgarji do otrzymania „wolnej strefy“ nad morzem Egejskiem (na terytorjum greckiem), oparte na art. 48 traktatu pokoju w Neuilly, zawsze przecież istnieje, aczkolwiek Bułgarja posiada własne porty nad morzem Czarnem.

Wreszcie uważaliśmy za stosowne przypomnieć powyższy projekt, należący obecnie już tylko do historji, dlatego, iż w tym wypadku mamy do czynienia z jednym z naszych pionierskich poczynań w dziedzinie zagadnień związanych z morzem.

DR. MARJA ZŁOTORZYCKA

EMIGRACJA POLSKA W AMERYCE PO ROKU 1831

Dnia 28 marca 1834 r. o świcie zdziwieni mieszkańcy New-Yorku, znajdujący się na wybrzeżu, ujrzeli dwie wojenne fregaty austrjackie „Hebe" i „Grevier"[1]), z których wysypała się gromada podróżnych, obdartych i wygłodniałych.

Okazało się, że byli to Polacy więźniowie stanu w liczbie 235, b. uczestnicy powstania 1831 r., oficerowie i żołnierze, którzy skryli się na terytorjum Galicji i których rząd meternichowski w związku z wykryciem spisku Józefa Zaliwskiego w r. 1833, uwięził w Bernie Morawskiem, a następnie wywiózł do Triestu, a stamtąd załadowawszy na wojenne statki wywiózł do Ameryki Północnej. Coprawda komisja śledcza ad hoc przysłana z Wiednia obiecała każdemu z 450 uwięzionych zaopatrzenie w celu ułatwienia im nowego życia w całkowicie zmienionych warunkach, grożąc, jeśli nie zgodziliby się na dobrowolny wyjazd — wywiezieniem do Południowej Ameryki, ale żadnej z obietnic władze austrjackie nie dotrzymały. W czasie czteromiesięcznej podróży zamiast obiecanego wiktu oficerskiego — więźniowie otrzymywali najgorsze pożywienie, zepsute i częstokroć cuchnącą wodę. Ujrzeli już na statkach, że zostali oszukani, że napróżno łudzili się, iż rząd austrjacki wyegzekwuje sumy przyobiecane od rządu rosyjskiego z majątków skonfiskowanych.

Widząc na co się zanosi — więźniowie jeszcze w czasie podróży na fregacie „Hebe", mającej większą ilość więźniów, zawiązali Komitet Polski[2]) pod przewodnictwem Ludwika Bończakiewicza, w skład którego weszli Marcin Rosieńkiewicz, Jan Rychlicki, Jan Hiż, Feliks Gwin-

[1]) Juljan Juźwikiewicz, Polacy w Ameryce, Paryż, 1836 r., tegoż Pamiętniki (zbiory batignolskie w Bibl. Narod. 2511), Relacja Wojciecha Konarzewskiego Kronika Emigracji polskiej r. 1835, Paryż, 151.

[2]) Dziennik czynności Komitetu Polskiego zb. rapp., Nr. 1255.

czewski, Józef Kossowski i ks. pijar Iżykiewicz (nieco później). Utworzono komitet, aby Polacy mogli ,,tworzyć jedno ciało — jako jedną część narodu".

Zaraz po przyholowaniu statków do brzegu Komitet wysłał trzech delegatów do prezydenta m. New-Yorku, z zapytaniem jakie fundusze rząd austrjacki złożył do dyspozycji emigrantów. Okazało się, że prezydent o niczem nie wiedział i oświadczył jedynie, że ,,nietylko Polacy, lecz każdy przybywający do ich kraju ma prawo używać swobód wspólnych wszystkim mieszkańcom, a fundusze utrzymania leżą we wszystkich rękodzielniach i kunsztach tego kraju i które dla każdego są otwarte".

Rozpacz emigrantów, którzy znaleźli się bez środków do życia była wielka; Komitet Polski próbował wpłynąć jeszcze w końcu kwietnia na prezydenta New-Yorku, aby kazał zatrzymać wojenne fregaty do czasu wyjaśnienia kwestji zaopatrzenia podstępnie wywiezionych — brak jednak dokumentów, stwierdzających prawdziwość skarg i obawa potężnej bądź co bądź wtedy Austrji — stanęły na przeszkodzie [1]). Odpłynęły swobodnie jak i trzecia fregata ,,Lips", która przywiozła nową partję wygnańców.

Dnia 2 kwietnia konsul austrjacki wypłacił każdemu z więźniów po 33 talary (8 dolarów), sumę aż nadto małą nawet na zakupienie ubrania. Dzięki jednak wielkiej pomocy okazanej ze strony mieszkańców New-Yorku zdołano się uratować od śmierci głodowej.

Pozwolił im zarząd portu na złożenie rzeczy w Kastelli leżącej tuż przy porcie i ,,mnóstwo mieszkańców przyszło przypatrzeć się" różnokształtnym kostjumom, a najbardziej wąsy nasze zwracały ich uwagę [1]) — pisze Juźwikiewicz [2]). Zaopatrzono ich w ubranie, kapelusze, by nie śmieszyli gawiedzi portowej różnokolorowemi czapkami formacyj wojskowych z r. 1831, wielu zaproszono do domów, innych do ,,bufetów", a innym rozdawano bony, za okazaniem których otrzymywali żywność.

Komitet Polski, który otworzył swą siedzibę w Hotelu Union przy ul. Reed-Stret 34, wydał już w dniu 4. IV odezwę do rodaków, aby zapisywali się na listy wystawione w lokalu Komitetu z określeniem rodzaju pracy, jakiej poszukują, a w odezwie do Amerykanów z dnia 5.IV przedstawił historję walk o niepodległość, skreślił przebieg powstania 1831 i wykazał, że uratowało ono sprawę rewolucji we Francji i Belgji.

---

[1]) Ibid.

[2]) Polacy w Ameryce.

Widoczny wszystkim obraz nieszczęścia wygnańców wzbudził żywą sympatję, wielu z wybitnych Amerykanów pospieszyło z pomocą nietylko materjalną, ale i moralną, do Komitetu Polskiego osobiście przybył z Bostonu Samuel Howe, prezes Komitetu polsko-amerykańskiego z r. 1831, wielki przyjaciel Polaków, oraz dr. Karol Kraytsir, b. lekarz-ochotnik armji polskiej, Węgier z pochodzenia, b. członek Komitetu lelewelowskiego w Paryżu, w tym czasie w Ameryce przebywający. Idąc za jego radą[1]) Komitet Polski postanowił w dniu 6 kwietnia wysłać delegację do Kongresu w Waszyngtonie, która w imieniu przybyłych jak i tych, którzy jeszcze byli w drodze i płynęli do Ameryki na korwecie „Lips" miała złożyć skargę na rząd austrjacki, wyjaśnić, iż są emigrantami politycznymi i prosić o pomoc. W skład delegacji weszli dr. Kraytsir, Rosienkiewicz i Bończakiewicz [2]).

Głównym jednak celem delegacji miała być petycja do Kongresu o nadanie ziemi Polakom przybyłym do Ameryki. „Zaraz po przybyciu do New-Yorku Komitet Narodowy Polski zaczął się nad tem naradzać, co nam przedsiębrać wypada nadal, aby charakter naszej narodowej emigracji nie zaginął. Nie tracąc ani na jedną chwilę nadziei zmartwychwstania Ojczyzny, lecz zważywszy obecny stan Europy, położenie naszej Ojczyzny i nas samych w tym kraju zdecydował, że ani dla Ojczyzny, ani dla nas nie może być nic korzystniejszego nad kolonizację w Ameryce. Pobyt nasz tutaj może być na czas długi, może na zawsze. Kolonizacja, jeśli się powiedzie, będzie epoką tak w naszych jak w amerykańskich dziejach. Jeśli okoliczności dozwolą, że do wolnej i niepodległej Polski wrócimy, przyniesiemy z sobą te korzyści, iż nabędziemy tu praktycznych zasad publicznego i towarzyskiego życia, a tutejszy rząd, ustawy, handel, rękodzielnie i rolnictwo, tak potrzebne, a zaniedbane w naszym kraju, są obszerną niwą do czerpania wszelkiego rodzaju wiadomości, pamiątka zaś naszego pobytu nazawsze zostanie. Jeżeli przez zbieg smutnych okoliczności na zawsze nam tu pozostać wypadnie, tę mieć będziemy pociechę, że tu sobie utworzymy Nową Polskę, a gdy losy zawistne zaprowadzą tu naszych ziomków ci w tem będą szczęśliwszymi od nas, że znajdą rodaków, którzy ich do bratniego przycisną łona. Będzie Polska wolna w dawnych granicach? Co za korzyści dla handlu, gdy na drugiej półkuli mieć będzie osadę z rodaków złożoną i ułatwiającą związki. Będąc razem, możemy w naszej osadzie wprowadzić, na zawsze utrzymać naszą narodowość, zwyczaje, mowę, która będąc zupełnie różną od krajowej, nie tak łatwo zatrzeć się może. Mamy na-

[1]) Dziennik czynności Komitetu Polskiego.

[2]) Ibid.

dzieję, że nasz Biały Orzeł nie przestanie powiewać obok Orła na Waszyngtonów i Jefersonów ziemi zrodzonego, a może nawet wolnym oddychając powietrzem, nowych sił nabierze [1])".

Delegacja polska została przyjęta przez Prezydenta Stanów Zjednoczonych oraz prezydenta Kongresu, a petycja o ziemię skierowaną do komisji ziem publicznych do rozpatrzenia — poczem delegaci powrócili do New-Yorku, nie mogąc dłużej pozostawać w stolicy Stanów Zjednoczonych dla braku funduszów. Należało się zająć sprawą zebrania pieniędzy, niezbędnie potrzebnych dla kolonizacji, jak również dla okazania pomocy rodakom. Położenie emigrantów było wyjątkowo ciężkie, ofiarność nie wystarczała, należało starać się o pracę.

Potworzyły się już w kwietniu Komitety, mające na celu zebranie funduszów dla Polaków w New-Yorku, w Bostonie, w Filadelfji i innych miastach. W New-Yorku prezesem Komitetu został wybrany Albert Gallatin, przyjaciel Niemcewicza, Szwajcar z pochodzenia, b. poseł amerykański w Paryżu — w Bostonie Samuel Howe.

Najłatwiej było otrzymać pracę na fermach, lecz od tego rodzaju pracy powstrzymywał Komitet Polski. Przyjmując bowiem pracę na roli, należało podpisać zobowiązanie nieopuszczania jej w ciągu pięciu lat. „Któż wie — pisał Komitet [2]), jakie w tym przeciągu czasu mogą zajść polityczne odmiany w naszej Ojczyźnie? Zapewniając sobie na ten czas byt fizyczny, stalibyście się już niejako niewolnikami i zależnymi od łaski i kaprysu prywatnych osób, nie byłoby lepiej pracować na własnej ziemi, nie potrzebując się wysługiwać z poniżeniem własnej godności właścicielom [3]) gruntów, nie mamy jej jeszcze, ale współczucie jakie nam okazują Amerykanie i zasługi, któreśmy położyli walcząc za wolność Europy, każą nam się spodziewać, że rząd amerykański na usilne nasze prośby nie odmówi gruntów i zasiłku dla tych, którzyby żądali uformowania kolonji na wzór innych istniejących w głębi kraju. Nie taimy wam wielkich trudności i przeszkód jakie w tym względzie spotkać was muszą, ale zdaje się nam, że nierównie przyjemniej i korzystniej pracować jest na własnej ziemi z zachowaniem godności prawdziwie wolnego człowieka, nie mówiąc o korzyściach jakieby stąd odnieść

---

[1]) Kroniki Emigracji Polskiej, Paryż 1836, str. 102. „Obraz stanu Emigracji polskiej, w Stanach Zjednoczonych" — (relacja Kom. Polsk. w Ameryce).

[2]) Dziennik Czynności Komitetu Polskiego, l. c.

[3]) Emigranci składali się przeważnie ze szlachty, której oświadczenie prezydenta New-Yorku w dniu przybycia do Ameryki, że „mogą znaleźć pracę w rękodzielniach niewiele wróżyło dobrego... nauczonej żyć tylko z pracy chłopa" Juźwikiewicz — Polacy w Ameryce.

mogli rodacy, którychby podobny wypadek polityczny, jak was, zagnał na wolne brzegi Ameryki".

Wielu, nie chcąc być ciężarem dla mieszkańców New-Yorku, rozjechało się do różnych miast i miejscowości, przyjmując pracę w warsztatach rzemieślniczych, przy robotach sezonowych na fermach, wykształceni fachowo przyjęli pracę w zakładach rękodzielniczych, inni udzielali języków — naogół jednak położenie było ciężkie.

Petycja o ziemię została stosunkowo szybko załatwiona, a to dzięki stanowisku senatorów, którzy żywo pamiętali z czasów dzieciństwa lub młodości wielkie zasługi, jakie położyli dla sprawy niepodległości ich Ojczyzny Kościuszko, Pułaski i inni.

Osobliwie przychylną opinję o petycji wydał senator Poindexter, który wnosząc ją do senatu napisał[1]), że Polacy zasługują na pomoc ze strony Amerykanów, ponieważ są „małą resztką walecznej armji, która staczała bój nierówny, bój rozpaczny, z przemagającemi siłami cesarstwa rosyjskiego i która mężnie postanowiła przywrócić Polsce wolność", podkreślał, że „przychylając się do prośby petycjonarjuszy, rząd okaże słuszny wzgląd dla cierpień wszystkich cudzoziemców, których los wyrzuci na brzegi nasze, będzie to wypłacenie się z tego, co jedna część rodu ludzkiego, winna jest drugiej i co wszyscy ludzie uznawać i czuć powinni... Czyliż współziomkowie Puławskiego, de Kolba i Kościuszki, nadaremnie do nas prośby zanosić będą, czyliż im odmówimy pomocy i wsparcia, kiedy tyrani w Europie nie dozwalają im miejsca spoczynku, dlatego, że byli żołnierzami wolności...". Senat przyjął wniosek Komisji, przedstawiony przez Poindextera, aby „jeden cały okręg miejski (township) pod zarządem Prezydenta Zjednoczonych Stanów, w kraju Illinois, lub Michigan, nadany został dwóchset trzydziestu pięciu Polakom, i równo wydzielony pomiędzy nich do obecnej uprawy i zamieszkania, w którym to celu ułożony być ma stosowny bill".

30 czerwca 1834 a więc w trzy miesiące od tragicznego przybycia gromady wygnańców polskich — Izba Reprezentantów uchwaliła następujący Bill[2]). „Nadaje się Ludwikowi Bończakiewiczowi i jego towarzyszom w liczbie 235, wychodźcom polskim przywiezionym do Stanów Zjednoczonych z rozkazu cesarza austrjackiego 36 sekcyj gruntów, które sobie wybiorą za wiedzą sekretarza skarbu w granicach prowincyj Illinois i terytorjum Michigan, Sekretarz Skarbu sporządzi listę autentyczną nazwisk wyżej wymienionych 235 Polaków i każe umieścić

[1]) Raport Poindextera złożony w Senacie w imieniu Komisji gruntów publicznych. Kronika Emigracji Polskiej, Paryż, 1835 r.

[2]) Kronika Emigracji Polskiej, 1835, 189.

je w rejestrach jeneralnej Komisji gruntów. Obrane 36 sekcyj gruntów mają być podzielone na równe części między 235 Polaków i wylosowane. Każdy z przedsiębiorców polskich wprowadzi się do posiadania swej części, a w końcu 10 lat będzie mu wydany piśmienny dowód posiadłości gruntowej na część ziemi, która mu losem przypadła i byle ją uprawiał i przez 10 lat ciągle w niej przemieszkiwał. Wyznacza się 500 morgów na jednę osobę. Dowód na własność wydany będzie w wyżej oznaczonym terminie tym przedsiębiorcom, którzy oprócz poprzedniego warunku okażą, iż zapłacili minimum czynszu od morga".

Jak widać z powyższego, Izba Reprezentantów nie przychyliła się w zupełności do wniosku senatu uchwalając Bill. Ziemia przyznana Polakom nad rzeką Rockriwer (Zieloną) w stanie Illinois, w Michigan w okolicy malowniczej i urodzajnej nie była donacją ale sprzedażą. Termin dziesięcioletni niezbędny dla otrzymania praw własności — przekreślał możliwość założenia hipoteki, a przez to samo upadała nadzieja na kredyt i pożyczki. Trudności skolonizowania ziemi były wielkie, nie mówiąc o funduszach niezbędnie potrzebnych na odbycie dalszej drogi i przetrwanie choćby roku, zanim ziemia wydałaby owoce pracy, włożonej w nią, należało mieć fundusze na zagospodarowanie się, zakup inwentarza i wybudowanie domu, nie mówiąc o najęciu sił pomocniczych. Należało myśleć o zebraniu funduszów — a tymczasem zbliżała się jesień, więc trzeba było myśleć też o bieżących potrzebach i czekać wiosny.

W międzyczasie Komitet New-Yorski wysłał kilkudziesięciu[1]) emigrantów do miast Albany, Athen, Troi, a stamtąd rozsypali się po prowincji. Kilkudziesięciu otrzymywało w New-Yorku po trzy dolary tygodniowo i żyło z tego, inni otrzymali pracę — jak Piotrowski i Horodyński — u szmuklerza, Dobiecki i Putrament u czapnika — żyda za marny wikt. 30 wyjechało do Filadelfji[3]). Urządzono dla nich trzymiesięczny kurs języka angielskiego. Gdy dowiedzieli się o uchwaleniu Billu, nie czekając aż ziemia zostanie wymierzoną — wyruszyli pieszo do stanu Illinois[2]), aby dotrzeć do nadanych terenów. Poszli Rostkowski, stary i znany obywatel z Lubelskiego, Karol Wyszyński, Pochrowski i inni — doszli do Pitsburga (200 mil od New-Yorku) na granicy stanu Ohio i Pensylwanji, głód i niedostatek ich powstrzymał. W listach, nadesłanych do Komitetu Polskiego zaklinali, aby nikt nie ważył się przedsiębrać tej drogi bez funduszów, iż sami nie mogą ani

[1]) Obraz stanu emigracji w Ameryce, l. c.

[2]) Ibid.

[3]) Listy Bertolda Wiercińskiego, b. członka Komitetu Polskiego Kr. Em. Polsk. 1835, 188 i 89, oraz Relacja Wojciecha Konarzewskiego, l. c.

iść naprzód, ani wrócić. Musieli się wziąć do ciężkiej pracy za wyżywienie, Materski pisał, że z głodu im się przyjdzie umrzeć, Rostkowski gardło brzytwą sobie poderżnął, inni udali się do Wandalji, stolicy stanu Pensylwanji, gdzie ofiarowano im utrzymanie do wiosny. Kilku, a między nimi Turowski i Kamiński doszli do terenu nadanego — jaki był ich los nie wiadomo.

W Bostonie [1]), gdzie na czele Komitetu stał Samuel Howe, b. prezes Komitetu polsko-amerykańskiego z r. 1831 zawezwano kilkunastu Polaków, zebrawszy dla nich sumę 40.000 talarów, jako zapomogę na osiedlenie się na roli. Wyjechali naskutek tego do Bostonu-Plinta, Wodzyński, Jakubowski, Szemetyłło, Naruszewicz, ks. Iżykiewicz, Jasiński, Poniatowski, Morawski, Magnuski, Strzelecki, Iwanowski, Węgliński, Białkowski, Ciechanowski, Barczewski, Jagiełło, Lepin, Juźwikiewicz i Bończakiewicz, b. prezes Komitetu Polskiego, który objął kierownictwo spraw związanych z kolonizacją tej grupy. Życzeniem Howe'a było, aby sumy zebranej nie wydatkowano, a zużyto na potrzeby gospodarcze, gdy emigranci udadzą się na rolę. Gdy przybyło jeszcze 30 osób z Francji i Anglji — część wysłano do Nowego Orleanu. Komitet Bostoński próbował zatrzymać grupę przybyłych z New-Yorku w swym stanie i osiedlić ich w dystrykcie Mayne, tuż na granicy Kanady, gdzie klimat ostry i ziemia skalista. Major Lepin po zwiedzeniu ofiarowanego terenu orzekł, że nie nadaje się do uprawy i wyjechał do Francji, przedtem — wyjechał Bończakiewicz, który jako profesor matematyki na wojennej fregacie „Pontomak" — udał się w podróż, reszta znalazła pracę w różnych zawodach.

Najwięcej sympatji wykazało miasto Chicago, znajdujące się w stanie Illinois. „Przybądźcie pisał Komitet chicagowski [2]) — szlachetni potomkowie walecznego narodu, przybądźcie bohaterowie i męczennicy wolności, wyciągamy do was braterskie ręce, chodźcie z nami dzielić bujne owoce ziemi naszej i tej swobody, która również krwią przodków waszych kupiona była. Wolność nasza nie jest samem dziełem mieszkańców tej krainy, ludzie przyjaźni różnych narodów przyczynili się do niepodległości Stanów, a teraz mielibyśmy was opuścić i pozwolić na triumf tyranów?"

Naogół jednak położenie emigrantów stawało się coraz bardziej ciężkie — szczególniej z nastaniem pory jesiennej — emigranci zmuszeni byli głodem do przyjmowania prac najtrudniejszych i mało płatnych — jak przy karczowaniu lasów, osuszaniu błot, — pracowano za najnędz-

---

[1]) Juźwikiewicz, Polacy w Ameryce.
[2]) Kronika em. Polskiej 1835, str. 191.

niejszy posiłek i małą zapłatę, którą z trudem otrzymywali, gdy bowiem upominali się o nią — odpowiadano im, iż powinni być kontenci, że mają możność nauczenia się języka angielskiego, przez obcowanie z robotnikami amerykańskimi. Do rzemiosł — niechętnie przyjmowano Polaków, ponieważ nie znali ani fachu, ani języka, a jeśli fabrykanci ich do swych zakładów przyjmowali to jedynie do robót, których nikt nie chciał się podjąć, bo przechodziły siły Amerykan, a płacono im gorzej niż Irlandczykom [1]).

Polacy jednak wykazywali w pracy, mimo że większość składała się ze szlachty i to częstokroć przed powstaniem zamożnej, lub z mieszczan, z ludzi wykształconych, nadzwyczajną wytrwałość. ,,W samym początku — pisze Juźwikiewicz — przewidziałem następstwa i dlatego nie oczekując na żadne respekta Komitetowe jąłem się do pracy. Przyłączyło się do mnie kilkunastu (między innymi i Konstanty Gruszecki) i poszliśmy o mil 24 do pewnego obywatela, gdzie przez dni 8 ścinaliśmy drzewo, wprawdzie dłużej nie mogliśmy, siły nie nawykłe do podobnej pracy ustały i ręce popuchły, a niektórzy nawet pokaleczyli się, po zapłaceniu nam przez tegoż oprócz wiktu za każdy dzień po 4 szylingi — powróciliśmy do New-Yorku; towarzysze moi niezmiernie przeklinali Amerykanów, poprzysięgli umrzeć z głodu, a do pracy nie pójdą. Narzekałem też podobnie w samych chwilach cierpienia, lecz później refleksja złorzeczenia wstrzymała, potrzeba było stosować się do instytucji krajowych, gdzie nic bez pracy zyskać nie można. Gdym powrócił, niektórzy moi kolledzy, oczekując czegoś lepszego z New-Yorku — robili mi wyrzuty, żem się zhańbił tak nieprzyzwoitą pracą, śmieszyły mnie ich refleksje, a nie przewidywali smutnej swej przyszłości z próżniactwa". Niektórzy jednak mniej wytrwali załamywali się i w końcu 1834 r. było kilka wypadków samobójczych — oczywiście z nędzy. Tym z większą energją począł się starać Komitet Polski wobec władz miarodajnych — o wydanie dodatkowej noweli do Billu z dnia 30 czerwca 1834 r., orzekającego, że koloniści polscy staną się właścicielami ziemi natychmiast po zamieszkaniu na niej i rozpoczęciu pracy.

Dnia 7. II. 1835 r. Komitet Polski za pośrednictwem dr. Kraytsira przesłał petycję do Kongresu, domagając się w niej praw własności zniesienia minimum opłaty w biurach kolonizacyjnych, założenia hipoteki oraz uzyskanie praw spadkowych przed upływem lat 10[2]).

Senatorzy Benlow i Cambrelling poparli gorąco petycję polską, ale projekt w Izbie Reprezentantów przepadł, podobnie jak i w rok

[1]) Juźwikiewicz, Polacy w Ameryce.
[2]) Obraz stanu emigracji w Ameryce, l. c.

później złożony. Nie brak było i takich głosów jak posła Bouldina, który wręcz oświadczył w Izbie [1]) — „dlaczegóż mamy nadawać grunta Polakom, czy dlatego, że mają jakie zasługi? Toć mamy i własnych zasłużonych obywateli — czy dlatego, że są ubodzy? A przecież i u nas jest pełno ubogich i w równej nędzy jak ktokolwiek? Zresztą czyż to nadanie nie będzie zachętą do buntów w obcych krajach, z tego względu krok taki mógłby zagrozić naszemu bezpieczeństwu, naszemu imieniu poczciwego narodu, naszemu charakterowi mądrego i roztropnego ludu. Tego wszystkiego dla żadnych względów nie radbym poświęcać. Postąpiliśmy po żydowsku i można powiedzieć niepoczciwie z naszymi starymi żołnierzami, co się tyczy ich wynagrodzenia. Oto tym cudzoziemcom nadaliście 36 sekcyj gruntów i jak wiem wybranych po obu brzegach rzeki na kilka mil wzdłuż — do czego wchodzą uprawne ziemie, przez wielu co tam dni swoje strawili i wystawili na niebezpieczeństwo życie swoich rodzin — dla otrzymania od Indjan tych właśnie gruntów, które dziś oddajemy Polakom".

Na stanowisko nieprzychylne Polakom wpływały w pierwszym rzędzie zazdrość spekulantów [2]), ziemie bowiem przyznane emigrantom polskim były żyzne i urodzajne, w dużej mierze różne plotki o Polakach, którzy nie będąc fachowcami w warsztatach i fabrykach wykonywali najgorsze prace — częściowo podróże ich tu i tam po kraju w poszukiwaniu pracy, najczęściej na koszt różnych Komitetów oraz wieści rozsiewane nie bez wpływu ambasady rosyjskiej, że Polacy to naród nawskroś tkwiący w feudaliźmie, na dowód czego przytaczano fakt, iż w rewolucji 1831 r. nie wzięli udziału chłopi, a nawet że miała ona na celu większe skrępowanie włościan. Wiele zaszkodził niejaki Prehal, członek Komitetu Polskiego, który wraz z Chłopickim został wysłany dla zbierania funduszów na rzecz Polaków, zamierzających osiąść w stanie Illinois — Chłopicki zwiedziwszy tereny — osiadł w pobliskim mieście St. Louis i zajął się handlem. Prehal, który jako najstarszy wiekiem wszedł do Komitetu, zabrawszy znaczną sumę — uciekł do Europy [3]).

Zresztą i Land — office — Illinois dużo zawiniła — ziemia bowiem dopiero w r. 1838 została podzielona na sekcje [4]).

Zaczęła się już trzecia jesień — od chwili przyjazdu emigracji polskiej.

---

[1]) Ibid.

[2]) List Marcina Rosienkiewicza z dn. 10. X. 1836 r., Kronika Em. Polskiej 1837 r., 261.

[3]) Juźwikiewicz, Polacy w Ameryce.

[4]) Ibid.

„Żadnej nie mamy nadziei — pisał[1]) w dniu 18. V. 1836 r. Rosienkiewicz do Paryża — aby kolonja nasza przyszła do skutku. W Europie rządy nie są nam przychylne, rząd chociaż z narodu również nam nie sprzyja. Kraytsir jest teraz w Waszyngtonie z petycją do Kongresu, ale Kongres nie tylko nie chce działać, ale zamyka nam drzwi swoje, abyśmy go na przyszłość nie zatrudniali. Nie tylko akt wspomniany dla niektórych ciężkich warunków jest prawie żadnym, ale dwa lata upływa, a jeszcze ziemi obiecanej nie wymierzono, a gdy nadchodząca wiosna minie, to już po wszystkiem. Nie jest to dalekie od prawdy, że pan Mikołaj i tutaj się nami opiekuje. Żartuje on z tego, co my o nim myślimy, mówimy, lub piszemy, ale skoro dojrzy, że w jaki sposób mocnymi być możemy, wtenczas nam na zawadzie staje. Nie podobał mu się Bank Polski w Paryżu, nie podoba mu się Kolonja Polska w Ameryce".

Dwuznaczną rolę odegrał w całej sprawie kolonizacji Albert Gallatin, prezes Komitetu polsko-amerykańskiego w New-Yorku — oto zarzucono mu[2]), że sumę 10.000 talarów przysłaną przez Komitety z różnych miast lekkomyślnie zużył na bieżące potrzeby emigrantów bez żadnego planu i wbrew radom Komitetu polskiego i „jakby wykonawcą woli Mikołaja I" będąc użył swych wpływów na sparaliżowanie i powikłanie polskich interesów. „Obywatele Stanów Zjednoczonych — pisano[3]) — najlepiej usposobieni byli i są dla nas i dla naszej sprawy, lecz nie mając sobie objawionych ani celu subskrypcji, ani użytku swych pieniędzy już złożonych, wstrzymywali się z dalszemi subskrypcjami. Pan Gallatin nigdy nie był tego zdania, ażebyśmy podawali petycję, zawsze wątpił o jej skutku i zupełnie był przeciwny kolonizacji. Rady jego były, ażebyśmy się rozproszyli, każdy myśląc o sobie, przez co zupełnie znikłby charakter nasz emigracyjny".

Dowiedziono, że Gallatin przetrzymał piękny list Niemcewicza z Paryża z dn. 15. VIII. 1834 r. zalecający Polakom w Ameryce trzymanie się gromadą w celu utrzymania polskości, oraz list wspomniany wyżej Komitetu chicagowskiego, list ks. Czartoryskiego — nie było złudzeń co do roli b. ambasadora w Paryżu, który nawet nie zdał rachunków ani Komitetowi Polskiemu, ani ogółowi Polaków, w jaki sposób zużył sumy do dyspozycji jego złożone, a nadomiar w listach pisanych do Komitetu bostońskiego oczerniał Polaków[4]). Tak dalece sięgały wpływy dyplomatyczne Rosji.

---

[1]) Rocznik Em. Polskiej 1837 r., str. 102.

[2]) Obraz stanu emigracji w Ameryce, l. c.

[3]) Ibid.

[4]) Juźwikiewicz, Polacy w Ameryce.

Nic dziwnego, że w r. 1836 poczęły upadać nadzieje polskiej emigracji w Ameryce. „Wszelkie nasze zabiegi o utrzymanie tu naszej narodowości lub zostawienie wiecznej pamiątki historycznej naszego tu pobytu przez kolonizacje zdają się znikać" [1]).

Nawet tacy wypróbowani przyjaciele Polski jak Samuel Howe — upadali na duchu. „Co do osady, o której była mowa — pisał Howe do Czartoryskiego,[2]) dawno straciłem wszelką nadzieję pomyślnego skutku, dosyć mi powołać się na przyczynę, wyjaśnioną na początku tego listu, że Polacy nie czują i nie powinni czuć jakoby ich wygnanie miało być wiecznem [3]) — nie sposobni są zatem do poświęcenia się na 3—4 lata pracom, z których się późno bardzo odnosi korzyści. Gdybyśmy byli w stanie uzbierania dostatecznej sumy np. 20.000 dolarów na posunięcie odrazu postępów osady na wielką skalę, jeszcze wiele pytań żywotnych zostałoby do rozwiązania; kto ma zarządzać funduszami — kto ma być na czele osady, skąd wziąć kobiety, gdzie jest siła moralna, coby jednała sobie posłuszeństwo osadników, jakimby sposobem zapobiec zawiściom, pasjom i sporom...".

W r. 1837 sprawa kolonizacji była niepowrotnie straconą — emigranci rozproszywszy się po Stanach Zjednoczonych, urządziwszy się jako tako, nie myśleli o zmianie stanu rzeczy w nadziei raczej na powrót do ojczyzny w związku z oczekiwaną powszechną rewolucją w Europie — zresztą z marnych nad wyraz zarobków nie można było odłożyć na koszta kolonizacji ziemi. Przekładano życie w miastach niż pracę na roli — bez sił pomocniczych.

Nie brak było i poszczególnych jednostek, których nęciła praca fermerów amerykańskich. „Wodą i lądem — pisze jeden z nich [4]) — jazdą i pieszo, zdrów i chory, a przytem wszystkiem najczęściej głodny — przebyłem znaczną część Ameryki, między Wschodem i Południem. Dostawszy się do miasta St. Louis w Missoury, złączyłem się z dwoma rodakami. Puściliśmy się razem w kraj Illinois, dla zajęcia się rolnictwem na części ziemi (28.000 akrów), którą rząd amerykański dla emigrantów polskich przeznaczyć raczył. Mieliśmy jeszcze do przebycia 600 mil. ang. (około 100 mil polskich). W ciągu podróży oddawaliśmy się słodkim marzeniom o przyszłej siedzibie naszej, budowaliśmy w myśli wsie i kościoły do naszych podobne, zaprowadziliśmy nasz sposób życia i obcowania, lecz równocześnie cieszyliśmy się nową ojczyzną. O mil

---

[1]) Kronika Em. Polskiej 1836, 375 z listu M. Rosienkiewicza do L. Szyrmy.
[2]) Kronika Em. Polskiej 1835, str. 243.
[3]) Opinję tę podzielał ogół emigracji w Paryżu.
[4]) Rocznik Em. Polskiej 1836 r., 101.

dwieście od celu podróży naszej musieliśmy z największą trudnością przebywać dzikie lasy, napełnione nieprzeliczonemi rodzajami dzikich zwierząt i ogromne stepy, ledwie co mil 30 albo 40 mogliśmy napotkać chatę do wypocznienia. Przybyliśmy nakoniec do pożądanego celu. Ujrzeliśmy śliczne brzegi Rockriwer, nietknięte ręką ludzką, ale nie widać tu ani jednego mieszkania ludzi białych... [1]). Piękny jest wprawdzie kawał ziemi dla nas przeznaczonej, ale jakże go uprawić bez żadnych zasobów, bez narzędzi, bez bydła. Widzieliśmy tu miljony gęsi, kur i kaczek dzikich, od których zapewne Indjanki biorą lekcje śpiewania; widzieliśmy ogromne stada sarn, jeleni i innych zwierząt, ale żadnego swojskiego zwierzęcia napotkać nie mogliśmy. Tak tedy dla braku wszelkich zasobów, a nawet pokarmów, przymuszeni byliśmy zaniechać naszego zamiaru i zabrać się do powrotu. Nie mając ani grosza, stanęliśmy do pracy u pierwszego białego mieszkańca; zabraliśmy się do wojny z niebotycznemi drzewami, ale te drzewa mnie pokonały, upadłem na siłach; zaledwie za trzy tygodnie ujrzałem się na nogach. Powróciwszy do zdrowia, było to w marcu, puściłem się pieszo brzegami szerokich jezior Michigan i Erie. W maju [2]) zamaszerowaliśmy do miasta Buffalo".

Kilku jak Turowski i Kamiński osiedlili się nad rzeką Rockriwer. Ogół jednak rozproszył się. W Kronice Emigracyjnej [3]) i w pamiętnikach Juźwikiewicza znajdujemy szczegółowy opis zajęć, jakim oddawali się Polacy. Po zapoznaniu się z nowemi warunkami życia amerykańskiego i wyuczeniu się języka angielskiego, niektórzy zarabiali wcale nieźle. Pracowali jako rysownicy (Eustachy Wyszyński za wyrysowanie krakusa ołówkiem otrzymywał po 20 dolarów), jako drukarze (Jan Sobieszczański, Aleksander Bogusławski i inni), jako nauczyciele muzyki, języków i rysunków, Kurek — śpiewał w operze włoskiej, zarabiając 12 dol. tygodniowo, w Bostonie wielu pracowało w hucie ołowiu, inni w fabrykach żelaza, sukna, w arsenale. W rzemieślniczych warsztatach w r. 1836 pracowało mniej, niż w l. 1834—35, a to dzięki swym zdolnościom, które pozwoliły im otrzymać inny rodzaj pracy. Stefan Wyszomirski został nauczycielem niewidomych, Kazimierz Dolski marynarzem; wielu zaangażowało się do robót przy budowie kolei żelaznej (Teodor Baczyński i inni). Los pracujących na roli, którzy jednak jeszcze w. 1835 stanowili większość, był „nie do zazdroszczenia" — jak pisze Juźwikiewicz, ale i ci dostawali się powoli do innych prac, przeważnie w miastach.

---

[1]) Spotkali tylko przyjazne białym plemię Indjan.

[2]) W r. 1836.

[3]) Kronika Em. Polskiej 1835, 248.

Wkrótce razem zasłużyli sobie na wyróżnienie. ,,O naszych tu rodakach tyle donieść mogę, pisał Rosienkiewicz w cytowanym już wyżej liście z dnia 18. IV. 1836 r., że największa ich część pracuje w rozmaitych rzemiosłach i zakładach. Powszechnie są nimi zadowoleni i dziwują się, że w krótkim czasie, w jednym np. roku tyle lub więcej korzystają, ile krajowcy w trzech latach. Wielu z naszych są już wybornymi czeladnikami i przyzwoicie utrzymać się mogą; niektórzy nawet, gdyby im na zasobach nie zbywało mogliby sami założyć i utrzymać rozmaite fabryki. Niektórych dlatego jedynie majstrowie trzymać nie chcieli, że zanadto prędko wyuczają się, psują krajowcom. Leniuchy tylko prawdziwie są biedni i ciągle w niedostatku, szczęściem takich niewielka jest liczba...“ [1]).

Najchętniej jednak szli Polacy do wojska, nawet do dalekiego Texasu wybrała się grupa 20 z Nowego Orleanu i przez lasy dziewicze dobrnęła, aby wziąć udział w wojnie z Meksykiem. Sporo umarło z suchot, z żółtej febry, od różnych wypadków (Malinowskiego rekin pożarł w kąpieli).

,,A wszyscy są tak rozrzuceni po kraju, że jeden o drugim nie wie, lecz kilku lub kilkunastu, mieszkających w jednem mieście, żyją w najściślejszej jedności braterskiej. Nie politykują oni tu, nie formują towarzystw i nie naradzają się o przyszłości; lecz są to zawsze Polacy; wszystkie ich dążności skierowane są do najświętszego celu — bezwątpienia na odgłos odradzającej się ojczyzny, nie spóźnią się ani na chwilę, chociaż z drugiej półkuli świata... Tak niestety są tu politycznie umarli, nic u siebie ani przez siebie zdziałać nie mogą, coby groziło uciemiężycielowi wydartej nam ojczyzny — przedział rozległym oceanem wydziera stosunkowość kojarzącej się zemsty ludów przeciw swym nieprawym władcom, nie możemy czynnie połączyć się z nimi, ale żyjemy przecie i żyjemy, kryjąc w sercu zemstę i choć przemocą rządów europejskich w tak odległy świat rzuceni — zostaliśmy, nie potrafi to osłabić uczuć naszych, ale owszem to nam dodaje hartu, bo im mocniej sprężynę się uciska, tem większej nabiera siły“ [2]).

Stosunek jednak negatywny do ponawianych petycyj w sprawie ułatwienia kolonizacji w stanie Illinois ostudził sympatję Polaków do Amerykanów, zrodził gorycz, że nie pamiętano o zasługach Kościuszki, Pułaskich.

---

[1]) Sąd powyższy o leniuchach jest nieco subjektywny, nie wszyscy bowiem mogli się przystosować do nowych warunków życia.

[2]) Juźwikiewicz, Polacy w Ameryce, str. 38—39.

„Przyjdźcie tu — pisze Rosienkiewicz [1]) — o republikanizmie Amerykan — powiecie wraz z nami, że lepiej się wydaje w teorji, niż w praktyce, więcej pochlebia moralnej godności człowieka, niźli nam szczęścia przynosi. Może to myśl bluźniercza, ale szczerze wyznam, iż gdyby naród nasz zyskał podobną wolność, lecz wzamian za nią oddał cnoty, któremi słynie i których inne nie mają narody; niech trochę mniej będzie wolny, znacznie mniej — bogaty, ale niech tylko cnoty swe starodawne w swej czystości chowa, a stokroć szczęśliwszy będzie od tych tak pochwalonych republikan. Już oni nie są tem, czem byli za Waszyngtona. Skarżą się na to Amerykanie z lepszem sercem i z lepszemi głowami... O Amerykanach śmiało powiedzieć można — to szkieletów ludy".

Bardziej wymownym jest list wcześniejszy, bo pisany 25. VIII. 1835 r., w którym jeden z emigrantów pisał:[2]) „Co do charakteru amerykańskiego o przychylności tutejszej dla nas nie wiele mam powiedzieć. Chcąc mieć wyobrażenie o sposobie myślenia wolnego Amerykanina, dosyć jest wystawić sobie Żyda na Kazimierzu w Krakowie; pieniądz tu jest przyjacielem, szczęściem, kochankiem, honorem, wiarą, Bogiem. Karpackie Skały są tysiąc razy czulsze od serc amerykańskich. Polscy żydzi są tu w największem poszanowaniu u Amerykan, a kto się nauczył handlować igłami, naparstkami, scyzorykami, niech tu śmiało przyjeżdża. Niech przyjeżdża każdy, kto ukształcił umysł, serce, kto ma cnoty polskie, a chce te zmarnować...".

Jakubowski w r. 1839 pisał:[3]) „jako oni nie mogą zrozumieć uczuć naszych, tak my przyzwyczaić się do ich zimnego samolubstwa, daj Boże, nigdy nie potrafimy".

Magnuski zaś, przed popełnieniem samobójstwa pisze wiersz p. t. „Pożegnanie Ojczyzny":

...wyrzucony na ten brzeg
Przez tyraństwo podłych sług
Skończyć przykry życia bieg,
Czyż już nas zapomniał Bóg.

. . . .

Gdzie nadzieja? niema jej!
Cóż zostało — rozpacz, trud
Droga Polsko, wolność miej
Lecz nie z sercem — jak ten lud[4]).

---

[1]) List z dnia 18. IV. 36 r. Kronika Em. Polskiej, 102.

[2]) List z dn. 25. VIII. 1835. Rocznik Em. Polskiej, 1836, str. 101, tego samego, który jak to poprzednio przytoczyliśmy, dotarł nad rzekę Rockriwer.

[3]) Trzeci Maj. Paryż 1842, 433.

[4]) Ibid.

Tak wśród obojętnego naogół społeczeństwa amerykańskiego — gromada emigrantów walczyła z trudnemi warunkami życia tem bardziej ciężkiemi, że Stany Zjednoczone w tym czasie przeżywały poważny kryzys gospodarczy.

Żadnych zrębów organizacji nie było, a jedynym objawem życia zbiorowego było stworzenie bibljoteki polskiej w Filadelfji przy ulicy Ninth — 105, która powstanie swe zawdzięczała wysiłkom wspomnianego już Rosienkiewicza, a ofiarności ks. Czartoryskiego, Niemcewicza, posła Żarczyńskiego i innych emigrantów paryskich.

„Nie uwierzycie jaka była radość — pisał [1]) Rosienkiewicz — gdyśmy ją [2]) ujrzeli. Zdawało się nam, że sama ojczyzna do nas się uśmiecha. Oby te książki były węgielnym kamieniem bibljoteki polskiej w Ameryce, lecz abyśmy my sami założywszy tę bibljotekę coś innego Polszcze robili. Całą silność w to obracamy, abyśmy jak najprędzej zapełnili bibljotekę, która w Ameryce na pamiątkę pielgrzymki naszej i na użytekPolaków, którzy by tu przyszli zostawili". Rosienkiewicz próbował założyć Towarzystwo Literackie Polskie — które przez publikacje uświadamiałoby opinję amerykańską w sprawie polskiej.

Godnym odnotowania jest fakt, iż Antoni Jakubowski z Krzemieńca wydał w roku 1836 w tak ciężkich warunkach zbiór artykułów o insurekcji polskiej, o literaturze i historji polskiej p. t. „Remembrances of the Polish Exile".

Z emigracji polistopadowej wyszli liczni organizatorzy Polonji amerykańskiej jak Henryk Kałusowski prezes Związku Narodowego, który dożył sędziwego wieku.

Już w roku 1842 powstała gmina Komitetu Narodowego (lelewelowskiego), którego główną siedzibą była w Brukseli i sekcja Polskiego Towarzystwa Demokratycznego, które stały się ośrodkami organizacyjnemi dla emigracji amerykańskiej, wzmocnionej falą politycznej emigracji z r. 1848 i 1863, oraz napływem zarobkowej z Prus od r. 1871, po r. 1886 z Galicji i Królestwa Polskiego.

I tutaj na ziemi amerykańskiej wykuwano nowe zasady dla Polski odrodzonej, a tworzyli je potomkowie szlachty polskiej. „Gdy powrócą na narodowy horyzont zapomną groźnie rozkazywać swym niegdyś poddanym, zapomną ucisku i prześladowań, zapomną intryg i niesnasek rodzimych, sąsiedzkich, zapomną na zawsze używania haniebnego narzędzia chłosty, wzniesionego nad karkiem, z potem czoła i darmo pracującego mu chłopka. Bo tu wszyscy są równi, a więc każdy sam na

[1]) Rocznik Em. Polskiej, Paryż, 1836, 102.

[2]) Przesyłkę książek.

się pracuje i szczerze niejeden z nas tu ubolewa, że w ojczyźnie umiał tylko rozkazywać... — pisze Juźwikiewicz, który nie doczekał[1]) ewolucyj ideowych wśród towarzyszy wygnania, jaka dokonała się na ziemi amerykańskiej. Ci, co przetrwali, byli zaczątkiem emigracji amerykańskiej, która jest w swej strukturze najciekawszą — weszły do niej elementy zdemokratyzowanych kilku pokoleń, walczących o niepodległość z r. 1831, 48 i 63 — a w swym składzie posiada wszystkie warstwy narodu scalone w jedną całość.

---

[1]) Zmarł dn. 16. II. 1836 r. w Wersalu.

ST. P.

ABISYNJA

według relacji podróżnika polskiego d-ra Ignacego Żagiella z r. 1864

Polaków w Abisynji nie było wielu. Pierwszym zaś, który kraj ten bliżej poznał i opisał, był niewątpliwie Ignacy Żagiell. Zgórą 70 lat minęło od jego podróży. Wiele od tego czasu zmieniło się zarówno w Afryce jak i w Abisynji. A jednak, jak zobaczymy, uwagi Żagiella o tym kraju są — mimo wszystko — aktualne. Wydaje nam się przeto rzeczą słuszną, przypomnieć na tem miejscu zasługi tego podróżnika i podać niektóre obserwacje poczynione przez niego w tym mało znanym kraju, w owym okresie, w którym poprawne wiadomości o Abisynji były wogóle rzadkością.

Przedtem jednak parę słów o samym podróżniku.

Mimo kilku dzieł i prac naukowych, jakie wydał, Żagiell nie należy do podróżników w Polsce znanych. Działo się to może dlatego, że dopiero w XX wieku zajęliśmy się bliżej historją nauk w Polsce, ale i dlatego, że Żagiell pisał po polsku ciężko, językiem nieco zaniedbanym, a prace naukowe drukował w języku francuskim. Poczytność jego dzieł była mała, przyczem w wielu bibljotekach jego książek wogóle niema.

Żagiell urodził się w Powirynie pod Wilnem w r. 1826 i uczył się naprzód w Wiłkomierzu. Na uniwersytet uczęszczał przez pięć lat w Kijowie. Z wdzięczności nadsyłał potem do tego uniwersytetu swoje faunistyczne zbiory. Ukończywszy uniwersytet w r. 1850 i po krótkiej praktyce lekarskiej w Berdyczowie, udał się zagranicę do krajów Europy Zachodniej i Południowej. Głównie obracał się w Anglji, gdzie prawdopodobnie w Oxfordzie uzyskał stopień doktora medycyny. W następnych latach wyruszył do Indyj jako lekarz wojsk kolonjalnych i wtedy prawdopodobnie zwiedził wyspy Madagaskar, Ceylon, Sumatrę, Jawę i inne wyspy znajdujące się, jak pisze, „na Oceanie Południowym". Był również w Ameryce, mianowicie na wyspie Kubie. W służbie kolonjalnej

angielskiej długo nie zabawił. Przebywał jakiś czas w Paryżu i w Rzymie, a w r. 1860 udał się do Egiptu. Zrazu odbywa podróż z Michałem Tyszkiewiczem po górnym Egipcie i poznaje nienajgorzej cały kraj. Niebawem osiada na stałe w Egipcie, zostawszy lekarzem przybocznym księcia Halima, młodszego syna Mahometa Alego († 1849), sławnego założyciela dzisiejszej dynastji egipskiej. W charakterze zaufanego lekarza przybocznego rodziny księcia mieszka Żagiell długi czas w Kairze, a potem na wygnaniu z rodziną Halima w Konstantynopolu, razem 16 lat. Nie dziw, że stosunki wewnętrzne Egiptu i Turcji znał dobrze, zwłaszcza, że stykał się z dworem sułtańskim, a nawet leczył kilkakrotnie sułtana Abdul Azisa. Z Konstantynopola powrócił do „ukochanego Wilna", jak pisze i tu umarł w r. 1891. Z krajem, gdzie miał rodzinę, utrzymywał zawsze stosunki. Tęsknił za ojczyzną i odczuwał smutne położenie ziem polskich po powstaniu.

W Wilnie ogłosił w r. 1884 drukiem (u Zawadzkiego), a własnym nakładem, bardzo ciekawą książkę p. t. „Podróż historyczna po Abisynji, Adel, Szoa, Nubji, u źródeł Nilu, z opisaniem jego wodospadów, oraz po krajach podrównikowych i do Mekki i Medyny, Syrji i Palestyny, Konstantynopolu i po Archipelagu z dodaniem małego słowniczka najużywańszych wyrazów arabskich". Z tej właśnie książki podajemy niektóre szczegóły o Abisynji.

Książka z tak długim tytułem, pozbawiona wszelkiego materjału ilustracyjnego (wbrew zapowiedzi), nie zachęcała do czytania i nie rozeszła się w większej ilości egzemplarzy, skoro autor odstąpił od zamiaru wydania drugiej niejako jej części, obejmującej opis podróży po Azji południowej i po Ameryce. Przedtem jednak wydał w Wilnie (1880) „Historję Egiptu", — dzieło również mało znane i bez większej wartości. Ma jeszcze Żagiell w swym dorobku kilka naukowych rozpraw w języku francuskim, jak „Climat de l'Egypte" (1865) i „Apercu général des formations géologiques de l'Egypte" (w Paryżu 1872). Jako lekarz przygotowywał do druku dziełko o cholerze.

Już z tego krótkiego przeglądu widać, iż Żagiell był człowiekiem o dużych i wszechstronnych zainteresowaniach naukowych. Był to dość częsty w 19 stuleciu typ lekarza-przyrodnika. Szczególne zamiłowanie miał do geologji. Znał się także na petrografji, a w swych badaniach posługiwał się metodami chemicznemi. W czasie podróży pod równik odkrył parę razy złoto i węgiel. Nie były mu jednak obce inne nauki przyrodnicze, jak botanika i zoologja. Zarówno w zakresie tych

nauk, jak i geologji robił zbiory i odsyłał je potem do British Muzeum lub do Jardin des plantes w Paryżu, do uniwersytetu kijowskiego, a nawet do ludzi prywatnych. Interesował go również jako lekarza klimat krajów, w których podróżował. W związku z tem sam czynił obserwacje temperatury powietrza przy pomocy instrumentów. O wiele mniejsze były zainteresowania Żagiella historją, etnografją i kulturą krajów, które zwiedzał. Podczas gdy w zakresie przyrody podawał wiadomości oparte przeważnie na własnych spostrzeżeniach, to w zakresie historji powtarzał za drugimi rzeczy ważniejsze, nierzadko bez należytej ścisłości.

Wogóle Żagiell nie był podróżnikiem jako takim, ani podróżnikiem naukowym. Wprawdzie w owych czasach typ podróżnika egzotycznego nie wiele się różnił od typu, jaki reprezentował Żagiell (ani Livingstone ani Stanley ani wielu innych nie byli naukowcami), ale nie należy zapominać, iż Żagiell był przedewszystkiem lekarzem przybocznym i przedewszystkiem jako lekarz towarzyszył wyprawie pod równik, a nie odbywał wyprawy dla własnych celów. Wyprawa miała cele raczej polityczne niż naukowe. Wprawdzie pisze Żagiell, iż celem wyprawy było (str. 9) „wynaleźć przejście środkowe, w stosunku równoległym od Adenu i Królestwa Szoa do równika; przytem zwiedzić i opisać kraje środkowej Afryki, na tej drodze spotykane, pod względem geograficzno-historycznym, pod względem historji przyrodniczej, zwyczajów, ras, antropologji, geologji, klimatologji i zoologji", wreszcie sprawdzić (str. 10) dane Speaka i Granta co do źródeł Nilu, — ale skądinąd nic nam o wynikach tej wyprawy nie wiadomo. Nie widzimy też w składzie osobowym wyprawy sztabu naukowców. Naukę reprezentował tylko Żagiell. A i on z racji swojego zawodu i częstych chorób, na jakie wyprawa była narażona, mógł się tylko przygodnie nauką zajmować. Wyprawa była zatem raczej wywiadem sfer oficjalnych egipskich, penetracją krajów na południe i na wschód od Sudanu egipskiego położonych.

Nie wiemy dobrze, jakie przygotowanie naukowe miał Żagiell. Z książki jednak wnosimy, że ogólne przygotowanie przyrodnicze posiadał większe niż niejeden współczesny mu lekarz. Nie musiał również być złym lekarzem, skoro miał wzięcie u dworu egipskiego i tureckiego i tak długo na nim przebywał. Poza tem był człowiekiem wysokiej kultury; używał tytułu książęcego, znał wiele języków (polski, rosyjski, francuski, angielski, włoski, arabski). Językiem arabskim (który był językiem dworu egipskiego) władał dobrze, a nawet do opisu swej podróży przydał słowniczek najczęściej używanych wyrazów arabskich. Orjentował się dość dobrze w stosunkach politycznych Bliskiego Wschodu

i odznaczał dużą zręcznością. Nie można także zamilczeć, iż był członkiem wielu towarzystw naukowych zagranicznych i że utrzymywał stosunki z kołami naukowemi Anglji, Francji i Włoch.

Do podróży w głąb Afryki przygotował się dość dobrze. Przestudjował dzieła podróżników od najstarszych, przyczem patrzył na wyniki badań niejednego z nich dość krytycznie. Zaopatrzył się w mapy, a nawet zaczął się uczyć po abisyńsku. Słowem, zdawał sobie sprawę zarówno z tego, co zobaczy, jak i z zagadnień naukowych, obchodzących współczesną naukę (np. z kwestji źródeł Nilu). Gdy chodzi zaś o opis Abisynji, to wiedział, iż mało dotąd było opisów tych krajów, jak i to, że „będzie pierwszym, który opisał te kraje" na podstawie obserwacyj osobistych.

Pierwszym, coprawda, nie był (chyba z Polaków), ale jednak pozostawił rzeczy nadzwyczaj ciekawe i godne uwagi. Żagiell prowadził w czasie podróży notatki. Nie musiały one być jednak obszerne ani dokładne. Raczej był to z przerwami pisany dziennik. Uderzającą jest bowiem rzeczą, iż Żagiell na żadnem zagadnieniu dłużej się nie zatrzymuje (może najdłużej na stosunkach wewnętrznych dynastji panującej w Egipcie), lecz o wszystkiem potrosze pisze i wspomina, powtarzając się i nie trzymając żadnej dyspozycji. Ta cecha jego dzieła oraz zupełny brak stylu sprawiają, iż mało uwydatniają się w książce jego własne zasługi; za częste są w niej stereotypowe wzmianki o najciekawszych nawet zjawiskach i zabytkach. Wygląda to tak, jakby Żagiell pisał raczej te rzeczy dla siebie, wzgl. dla swej rodziny, aniżeli dla czytającej publiczności.

Jak wyglądał cały materjał naukowy Żagiella, tego nie wiemy. Żagiell posiadał duże zbiory (głównie owadów i ptaków) w swojem mieszkaniu w Kairze i zapewne potem w Konstantynopolu. Co się z temi zbiorami stało, nie wiemy, tak jak nie wiemy, jakie były losy jego notatek, rękopiśmiennego opisu podróży do Azji czy też innych prac. Wogóle Żagiell zasługuje na to, mimo wszystko, ażeby się zająć bliżej jego osobą, ze wszechmiar ciekawą i zbadać jego spuściznę naukową. Jak dotąd nawet główne daty z jego biografji nie są pewne. Dopiero zresztą niedawno wydobyto tę postać z zapomnienia [1]).

Wspomniana już wyprawa księcia Halima, w której wziął udział Żagiell, wyruszyła pod koniec roku 1863 z Kairu, a trwała aż do roku 1865. Zrazu była to raczej pielgrzymka do świętych miejsce świata mahometańskiego, Mekki i Medyny. Zwiedził owe miejsca również

---

[1]) J. St. Bystroń: Polacy w Ziemi Świętej, Syrji i Egipcie (1147—1914). Kraków, Orbis 1930, str. 225—229.

Żagiell, podając się — mimo, że gorliwy i praktykujący katolik — za muzułmanina, co przy znajomości języka i zwyczajów arabskich oraz jako lekarzowi przybocznemu księcia nie było rzeczą trudną.

Z półwyspu Arabskiego podróżnicy przeprawili się na archipelag Dahlak i do portu Massawy, a więc na wybrzeża Abisynji. W tym bowiem czasie nie było jeszcze włoskiej Erytrei, ani francuskiego Somali. Abisynja dochodziła szerokim frontem do morzą. Niewątpliwie polityczne cele miało zainteresowanie księcia północnemi prowincjami Abisynji (Tigre), wchodzącemi obecnie w skład włoskiej Erytrei. Krótka penetracja, raczej myśliwska niż inna, tych krain, dała Żagiellowi sposobność bliższego zapoznania się z prowincją Zambawa i jej ludnością. Tu po raz pierwszy w naszej literaturze podróżniczej znajdujemy opis trzech znanych z podręczników szkolnych krajobrazów Abisynji, mianowicie krainy niskiej i suchej (Kola), krainy wyższej, wilgotnej (Magara) i krainy górskiej (Doga). Tu również zauważył Żagiell przeciwieństwo ludu pastersko-handlowego Dankali (mahometan), mieszkających w krainie suchej i niżej położonej, — a osiadłych na wyżynach i w górach właściwych Abisyńczyków (przeważnie chrześcijan). Dostrzegł także brak wielbłąda u Abisyńczyków, co tłumaczył tem, że Abisyńczycy, podobnie jak starożytni Egipcjanie, uważali wielbłąda za zwierze nieczyste.

Po zwiedzeniu krajów położonych na pograniczu Abisynji i Egiptu wzgl. Sudanu egipskiego, wyprawa popłynęła przez ciśninę Bab el Mendeb do zatoki Gabel i do portu Tudżura, wtedy jeszcze należącego do Abisynji, mianowicie do królestwa Adel. Król Adelu przyjmował gości uroczyście, a na drogę dał im eskortę złożoną z 120 Beduinów. Ponieważ zaś książę miał jako osłonę 300 kawalerzystów egipskich, przeto wyprawie towarzyszyła mała armja, złożona z blisko 500 ludzi, armja, która nawet przestrach wzbudzała u niektórych władców murzyńskich.

Z Tadżury wyprawa posuwała się wzdłuż rzeki Howasz w stronę Królestwa Szoa. Podróż odbywała się powoli, a czas upływał na łowach, zwłaszcza, że zwierzyny było wszędzie pełno.

Jesienią 1864 dostała się wyprawa na wyżynę Abisyńską do Królestwa Szoa, gdzie była podejmowana w dawnej stolicy tej prowincji Ankober (ściśle w rezydencji króla w Angolola koło Ankober) przez ówczesnego negusa Sahle Sallassi. Stąd przez prowincję Galla, a ciągle wzdłuż rzeki Godzeb (chyba rzeki Omo, której Godzeb jest dopływem tylko) wyprawa dotarła do jez. Rudolfa, a następnie do jez. Wiktorji, poczem Nilem wróciła do Egiptu.

Jak długo przebywano w Abisynji, nie sposób określić, wobec ciekawego bezsprzecznie faktu, iż autor nie podaje prawie żadnych dat.

Świadczy to nienajlepiej o skrupulatności, z jaką Żagiell prowadził swoje notatki. Że przejście przez Abisynję w tak licznej grupie trwało kilka miesięcy, to nie ulega wątpliwości, zwłaszcza że schwyciła wyprawę pora deszczowa.

Rzecz jasna, iż nie możemy na tem miejscu ani przytaczać w całości ani streszczać opisu Abisynji, podanego w książce na 120 stronicach. Z konieczności poprzestaniemy na przytoczeniu tylko tych ustępów, które posiadają wartość już to jako wyraz poglądów danej epoki na Abisynję, już to jako trafna charakterystyka kraju i ludzi, oparta na spostrzeżeniach własnych autora.

Podajemy naprzód sposób charakterystyki krajobrazu Abisynji przez Żagiella na przykładzie wyżyny Madejto, położonej we wschodniej Abisynji u stóp wysokiej krawędzi górskiej, a na drodze z Tudżury do Ankober (str. 120—122). Zachowujemy pisownię oryginału.

„Wieczorem przybyliśmy do wsi, zwanej Sokti, gdzie się znajduje dobra woda źródlana i trzy studnie. Tam przenocowaliśmy, a nazajutrz, wziąwszy z sobą na zapas butelkę wody źródlanej, wyjechaliśmy w dalszą podróż. Ponieważ nastała już była pora peryodycznych deszczów podwzrotnikowych, musieliśmy się zatrzymywać na noc każdodziennie, o godzinie 6-ej wieczorem. Deszcze peryodyczne padają z nadzwyczajną ulewą i ciągłemi grzmotami codzień przez sześć miesięcy, z wielką regularnością od godziny 7 do $9^1/_2$ wieczorem. Wody spływające potokami z tych deszczów, napełniają rezerwoary a te, wyszedłszy z brzegów swych formują rzeki i rzeczki, które napełniają aż do wylewu Nil oraz rzekę Sachari, wpadającą do jeziora Tsad, położonego pod 10^0 szerokości północnej. Każdego dnia, gdy nasza karawana stawała na miejscu odpoczynku, wnet ludzie nasi rozbijali tam namioty, które zabezpieczały nas jako tako od nieuniknionej nawałnicy. Po skończonej ulewie, nastawało parne ciepło, od 30^0 do 36^0 Réaumuer'a, które w ciągu 4-ch godzin wysuszało ziemię i wszystko dokoła. Około pół do dwunastej parna mgła rozchodziła się i nikła przed powiewem wiatru północnego, tu zwykle panującego, który to właśnie i napędza dżdżyste chmury, w czasie deszczowego peryodu. Gdy niebo się oczyściło i mgła rozeszła, oczom naszym się przedstawiło śliczne lazurowe sklepienie, jakby usiane gwiazdami, które migając z wysoka, iskrzyły się miljonami odbłysków brylantowych na rozpogodzonem tle firmamentu. Nazajutrz wyjechaliśmy o godzinie piątej rano; o 12-ej z południa stanęliśmy w miejscu zwanem Kumini. Tu się znajduje pięć zagasłych wulkanów, z których jeden spiczastą formą i wysokością swoją przypomina Wezuwjusz. U stóp tej wyniosłej góry, w miejscowości Amoissa, — otoczonej nizkiemi skałami gnejsowemi, syenitowemi, granitowemi, porfirowemi i trachitowemi, — w małej wklęsłości pomiędzy temi skałami wytryska siedem gorących źródeł. Temperatura wody jednego z nich dochodziła do $47^1/_3$ stopni Réaumur'a; drugiego do 59^0 R. Trzecie miało 60 gradusów ciepła, według R. Czwarte, 63^0 R. Piąte, 65^0 R. Szóste, $71^1/_2{}^0$ R. Siódme, $72^1/_3{}^0$ R. Głębokość ich wynosiła od 2 do 4 stóp. Pierwiastki mineralne tych wód składają przeważnie węglan sody i siarczan sody w czwartem i siódmem źródle.

O szóstej wieczorem, w czas jeszcze przed deszczem, przybyliśmy na równinę Madejto. Widok tej obszernej równiny, pokrytej bujną roślinnością, był nam

niespodzianką i ucieszył nas nie mało. Po kilku dniach nużącej podróży wśród skalistych, wyschłych obszarów, znaleźliśmy na wypoczynek okolicę wesołą, pełną życia i zieleni. Śliczna, świeża darń zielona, jakby dywanem wyścielała dolinę, ciągnącą się pośrodku równiny; na niej rosły wysokie i ozdobne muzy, ubrane suto gronami owocowemi, które my z księciem zajadaliśmy z wielkim gustem; opodal, wznosiły się palmy i sykomory.

Równina Madejto ma od 70 do 90 mil obwodu. Ziemia jej gliniasto-krzemionkowa, bardzo urodzajna. Rośnie tu dziko indygo, fera hirsuta i ryż na dolinie. Beduini zasiewają tu kawę, trzcinę cukrową, bawełnę i proso durra; ale przez lenistwo zasiewają to wszystko w małej ilości. Północną część równiny zamieszkuje pokolenie Hassen-Moros; południową Gallas-Hu; mają one swoje plantacje kawy, indygo i bawełny, oraz prowadzą handel z królestwem Szoa i prowincją Harra".

Nieco dalej znajdujemy opis przejścia przez krawędź wyżynną i charakterystykę wyżyny koło Ankober, stolicy królestwa Szoa (str. 140—143).

„Przebywszy odległość zaledwie jednego kilometra od Tianu, jechaliśmy teraz drogą kamienistą, nierówną, przez góry, a raczej wązką ścieżką, usłaną okrągłemi kamykami różnej wielkości, w niektórych miejscach idącą ponad przepaścią przerażającej często głębokości. Tylko wielbłądy albo dromadery, muły, osły albo też konie miejscowe oswojone z podobnemi przejściami, bez wypadku taką drogą postępować potrafią. Całą tę przestrzeń przebywaliśmy, to wchodząc na górę, to z niej się spuszczając, jak się mówi: z góry na górę, i posuwaliśmy się coraz to wyżej, w miarę odległości drogi. Góry te, formacyi wulkanicznej, składają się ze skał trachitowych bazaltowych, granitowych, gneisu i syenitu porfirowego. Wielka ilość źródeł formuje małe strumyki, napełniając je kryształową, źródlaną wodą, wyborną do picia. Ruczaje te, w przebiegu wężykowatym, spadają na dno zielonej doliny, której ziemia nasycona wilgocią staje się żyzną i zdolną do uprawy wszelkiego rodzaju roślin.

Drugiego października (1864) wjechaliśmy na piękną urodzajną równinę, która w tej porze roku pokryta była po raz drugi bujną pszenicą i koniczyną wysoką, białą — z nasion tej koniczyny pieką bardzo dobry chleb, nieco kwaskowaty — a także jęczmieniem, prosem (durra), bobem, soczewicą, bawełną i trzciną cukrową ogromnej wysokości i grubości, którą zwykle zasiewają na miejscach nizkich, ponad rzeczką lub strumykiem. Na całej tej powierzchni równiny rozścielała się, niby wzorzysty kobierzec, prześliczna zielona murawa, wśród której wznosił się bukiet z kształtnych drzew mimozy. Boki tej równiny były jakby osadzone jaśminem i różanemi krzewami, o wielkich liściach ciemnozielonych, — pokrytemi wielką ilością kwiatów.

W rannych godzinach powietrze w tej miejscowości napełniało się dziwnie aromatyczną, istnie rajską wonią, która czyniła wielką przyjemność naszym podróżnikom, lecz odurzała ich zarazem i wprowadzała w jakiś rodzaj rozmarzenia, podobny temu, jakiego doświadczają palący haszysz w Arabii; tak, że w chwili owego słodkiego rozmarzenia, zapominało się o wszelkich troskach i niedoli. Można było wówczas zapomnieć i o kraju rodzinnym aż o 50 gradusów szerokości oddalonym, tam, gdzie tyrania i barbarzyństwo starają się zniszczyć to wszystko co szlachetne, wzniosłe, patryarchalne, narodowe i religijne! Czy nie ma środków w krajach cywilizowanych, aby się oprzeć tej zgniliźnie najezdniczego narodu!?

Ową różaną baryerę na równinie przeplatały ogromne drzewa a mianowicie: *euphorbia abissinica*, boabab *adansonia digitata*, dum, *crucifera thebaica* i olbrzymie banany. Gromady ptaków, cudownie przystrojonych przez naturę, gnieździły się tu swobodnie i przelatywały z drzewa na drzewo, a ich głosy różnorodne, jakiemiś radosnemi tonami zdawały się opiewać ową wiosnę, jaką dobroczynna przyroda przeznaczyła dla tej szczęśliwej krainy...

Na tych płaskowzgórzach po raz pierwszy spotkałem śliczne krzaki rośliny kusso, *brayera anthelmintica*. Rosną one wysoko, podobnie do naszych bzów, a kwiaty mają piramidalne, długie do czterech stóp kity różnokolorowe: purpurowe, zielone, różowe, żółte, i mieszane. Na jednym krzewie bywa czasem kilkaset podobnych kit różnobarwnych. Kwiaty ich są pełne, mają podwójną koronę kwiatową: mniejszą i większą — większa jest biało-żółtawa, mniejsza purpurowa lub innego koloru — przytem, dwa słupki większe i 10 mniejszych żółtych. Kusso należy do familji *rosacée*.

Klimat południowo-zachodniej Abisynji, krótką charakterystykę roślinności, zwięzły obraz gospodarki ludzkiej znajdujemy na str. 180—184.

„Królestwo Szoa i Gallas, prowincye Abissynii, obdarzone są od natury wyjątkowo żyzną rolą, której urodzajność spotęgowują jeszcze warunki klimatyczne tych krajów. Dwa razy do roku padające, peryodyczne deszcze, dozwalają mieszkańcom, w przeciągu jednego roku, dwa razy zasiewać i zbierać zboże. Zimy tu wcale niema.

Wielkie deszcze podzwrotnikowe zaczynają padać od 16 Czerwca i trwają do 16 Sierpnia. Poprzedza je zwykle burza z grzmotami i piorunami, poczem leje, jak to mówią, gdyby z wiadra. Te gwałtowne deszcze, w przeciągu dwóch miesięcy padające każdodziennie, nie trwają dłużej nad dwie do trzech godzin; potem ustają, aż do drugiej doby. Małe deszcze zaczynają się od 10 Stycznia i padają codziennie do 1 Marca. W tym błogosławionym dla swego klimatu kraju, zasiewają i zbierają dwa razy do roku: pszenicę, jęczmień, koniczynę wysoką białą, zwaną bersin, bób, soczewicę, durra, trzcinę cukrową i len w małej ilości. Drzewa pokryte są wieczną zielonością. Winograd, *adansonia digitata*, banany, daktyle, cytryny, granaty, *crucifera thebaica*, *accacia nilotica*, *ficus cicomorus*, cynamonowe, hebanowe i bukszpanowe drzewa — oto są płody szczęśliwej tej i bogatej krainy. Średnia temperatura wynosi 26° Reaumur'a. Powietrze czyste, nie tak jak w Egipcie, gdzie z przyczyny często wiejącego wiatru południowego atmosfera prawie zawsze napełniona jest lekkim pyłem, bardzo szkodliwym na oczy. Tu, przeciwnie, panują wiatry północne, które przypędzają chmury deszczowe z północy na południe. Niektóre drzewa dwa razy do roku wydają owoce, takiemi są: banany, winograd i cytryny. Ptaki wysiadają też dwa razy do roku swoje pisklęta. Tu wieczna zieloność, wieczna wiosna, która się nigdy nie kończy. Ziemia nie potrzebuje ani nawozu ani odpoczynku, a tylko lada orki i zmiany ziarna. Abissyńczycy orzą starożytnemi sochami, tak lekkiemi, że oracz może przenosić sochę jedną ręką z miejsca na miejsce. Do sochy zakładają zazwyczaj parę wołów garbatych lub parę wielbłądów, albo też na przemian: woła lub bawoła z wielbłądem, i orzą dość głęboko, od 7 do 8 cali. Młócą zboża ułożone w tokach lub na polu, wołami, w taki sposób, że na wołach lub wielbłądach założonych do małych sanek, jeżdżą po rozesłanem zbożu. Wieją i czyszczą zboże za pomocą wiatru. Mielą na chleb w żarnach, gdyż młynów nie mają; w stępach tłuką i robią krupy. Mlewem, robieniem krup,

oraz wszelkiemi czynnościami, jakie należą do gospodarki domowej, zajmują się kobiety, mężczyźni sieją, zbierają z pola, pilnują trzód i całego dobytku. Najważniejszą produkcją wschodniej i południowej Abissynii, mianowicie wyżej wymienionych prowincyj — jest bawełna. Każdy krzak daje kilkaset główek bawełny cienkiej, długo-włóknistej, podobnej miękkością swą do puchu łabędziego. Jest ona bez porównania delikatniejszą do przędzenia i wyrobów bawełnianych, od zasiewanej co roku bawełny egipskiej, amerykańskiej, a nawet cejlońskiej, długowłóknistej. Dla tej przyczyny, bawełna abissyńska daleko jest droższą od innych gatunków i najbardziej poszukiwaną na rynkach afrykańskich. Uprawa krzewów bawełnianych, pomimo sprzyjających temu warunków, nie stoi bardzo wysoko. Uprawiają wyłącznie prawie dla własnego użytku, na sprzedaż jej niewiele idzie, a to głównie dla braku stosunków z Europą i krajami ucywilizowanemi. Lecz Abissyńczycy zasiewają tylko na lekarstwo len, ponieważ siemię lniane używa się tu przeciwko dysenteryi i innym cierpieniom żołądkowym, prawie ciągle w tych stronach panującym, z przyczyny silnych, długo trwających upałów i dla braku słodkiej wody. Indygo, *fera hirsuta*, rośnie w stanie dzikim, nieuprawne. Miejscowi obywatele nie umieją z tej tak ważnej w handlu rośliny korzystać.

Za to pieprz i gwoździki w wielkiej ilości zasiewają i zbierają, gdyż one służą do codziennego użycia, do zaprawiania potraw i sosów, które tak lubią; zwłaszcza pieprz prosty i turecki, najwięcej się upotrzebia. Trzcinę cukrową sieją tylko dla siebie, do smoktania.

Zboże wymłócone chowają w wielkich garnkach, które ustawiają do jam, umyślnie na ten cel wykopanych, okładając słomą. Jak mówiliśmy, kobiety mielą zboże w żarnach, potem je przesiewają przez przetaki, podobne litewskim. Do chleba nie kładą soli, ale dodają nieco kwaśnej rozczyny i pieką go na blachach żelaznych.

Mieszkańcy królestwa Szoa znają sposób wydobywania pirytów żelaznych i spławiania z nich żelaza, używanego na rozmaite wyroby, jako to: blachy, szable, łance, młoty, siekiery, noże, napilniki, piły, lemiesze, sochy, ćwieki i t. p. rzeczy potrzebne w gospodarstwie. Mają swoje garbarnie, w których dobrze się wyrabiają skóry i pargamin, używany do pisania; dobrze im też się udają wyroby gliniane, lecz bawełniane najlepiej. Kobiety i dziewczęta przędą bawełnę na wrzecionach, skubiąc z kądziołki, sposobem pierwiastkowym. Płótna i perkale tkają na zwykłych tkackich warsztatach.

W niektórych miasteczkach królestwa Szoa i Gallas bywają jarmarki, na których Abissyńczycy zbywają swoje produkta Arabom i innym kupcom, z nad brzegów morza Czerwonego przyjeżdżającym, z którymi prowadzą handel kością słoniową i museusem *(Moschuscivetus*, z którego dostają *moschus-moschiferus)*. Sprzedają także wosk, skóry surowe i wyrabiane, płótna bawełniane, konie, muły i zboże.

Małych antylop, *civetus*, jest tu bardzo dużo, lecz trudne one do upolowania, gdy są małe i z wielką zręcznością ukrywają się przed człowiekiem lub sokołem, pomiędzy skałami gór.

Abissyńczycy handlują także piaskiem złotym, któren otrzymują za pomocą wymywania piasku, wybranego na dnie rzeki Godzeb a mianowicie rzeki Guraguë. Kupcy nabywający złoto zwykle oszukują tu sprzedających w ten sposób, iż kładą na jedną szalę talar srebrny a na drugą proszek złoty, do równej wagi i to co ma walną wartość 12-u, idzie na wagę jednego talara. Z miedzi i cynku wyrabiają rozmaite biżuterye: bransolety, naszyjniki, pierścionki, kolczyki i t. p.

Jedyną monetą, która kursuje we wszystkich prowincyach Abissynii a także w południowym Egipcie, aż do równika, są talary Maryi-Teresy (talero). Niemi opłacają komorne i wszelkie podatki. Zazwyczaj, główne towary wysyłają karawaną na wielbłądach, na wielkie jarmarki; do Angobar, stolicy Szoa, Gondar, stolicy Abissynii, do Tudżury, stolicy Adelu, Gallas i do innych miast handlowych."

O ludności południowo-zachodniej Abisynji, jej pochodzeniu, oraz o ustroju wewnętrznym państwa jest mowa na str. 129—131 i na str. 155, 161—162.

„Nasuwa się pytanie: zkąd przyszedł naród osiedlający te prowincye, naród o kształtnych formach i szlachetnych rysach twarzy, tyle różniący się od negrów, a zamieszkujących od czasów niepamiętnych kraje królestwa Adel, położone pod 10° i 11° szerokości północnej? Jeszcze będąc w mieście Tudżura, miałem o tem rozmowę z jednym uczonym kadi, który powiedział mi, że pochodzenie narodu w tych stronach zamieszkałego nie tylko się przechowało w tradycyi, ale jest ono opisane w dziełach arabskich, etyopskich i indyjskich. Ludy osiedlające obecnie królestwo Adel, Szoa, część Gallas i inne prowincye południowo-zachodniej Abissynii, zeszły pierwiastkowie z płaskowzgórz tejże Abissynii i Etyopii i zamieszkały powyżej wymienione kraje. Zwano ich wówczas Arrameeńczykami. Rysy ich twarzy były regularne, budowa ciała kształtna, charakter łagodny i spokojny. Podług uczonego kadi z Tudżury, do królestwa Adel, w późniejszym czasie, przybyło wiele Arabów z Azyi, od strony Mekki i Yemenu, przynosząc z sobą propagandę religii Mahometa. Osiedlali się oni gromadnie, nawracając siłą na islamizm wiele osób między ludnością chrześcijańską. Albowiem te prowincye, aż do południowej granicy Gallas, to jest do 3° północnej szerokości, zamieszkiwali chrześcijanie: dziś zaś, prawie całe królestwo Adel i część północną Gallas zajmują Mahometanie, a część południowo-wschodnią Abissynii oraz prowincyi Gallas — chrześcijanie pierwszego wieku, przeważnie Kopty.

Muzułmanie tu mieszkający żyją między sobą niezgodnie. Częste napady jednych na drugich kończą się zwykle grabieżą, przyczem, silniejsi zabierają słabszym ich posiadłości. Chrześcijanie owszem, biedni są po większej części, lecz spokojni; prowadzą handel z królestwem Szoa, Gallas i innemi prowincyami; są uważani i szanowani przez muzułmanów. Mahometanie, wśród których wielka jeszcze ciemnota umysłowa panuje, nie mają pojęcia o Europie, sądzą, że władcami świata są jedynie: sułtan i kalif konstantynopolski.

Między Abissyńczykami a mieszkańcami prowincyj: Adel, Szoa, i Gallas trudno jest Europejczykowi dopatrzyć różnicy; chociaż oni z łatwością między sobą się odróżniają i wiedzą dobrze, kto z jakich stron Abissynii pochodzi. Wszystkie te królestwa, z dodaniem prowincyi abissyńskiej Tigre, liczą 12 500 000 ludności, z których na samą Abissynię i Gondar wypada 8 500 000; na królestwo Szoa 2 000 000; Adel 700 000: Gallas 1 000 000, Tigre 600 000. Większość ludności jest wyznania chrześcijańskiego, a wszyscy obywatele tych prowincyj, nie wyłączając mahometan, mają też samo pochodzenie od mieszkańców Efo-Arguba. W czasie napadów potężnych wówczas mahometan, przybyłych z Arabii, wielu z krajowców siłą i mieczem nawróconych zostało na islamizm i w tej wierze pozostali oni dotąd, lecz ich jest mało.

Abissyńczycy w ogólności przedstawiają typ ładnej rasy. Mężczyźni są wzrostu wysokiego, silnie zbudowani; mają oczy duże, czarne, błyszczące, pełne życia, kolor twarzy bronzowy, czoło regularne, włosy czarne wijące się w pukle, które

im całą głowę ubierają i spadają na szyję. Jest to naród bardzo pracowity. Każden u nich wdrożony jest od lat najmłodszych do pracy, do zajęcia, do ruchu i ćwiczeń fizycznych, co go robi czynnym, a zarazem silnym i muskularnym. Charakteru, ogólnie prawie, łagodnego, szlachetni są i słowni. Ubiór ich zdaje się przedstawiać archeologią ich starożytnej narodowości. Składa się on z szerokich białych bawełnianych spodni, noszonych przez mieszkańców klassy biedniejszej, u bogatszych bowiem są one pstre, jedwabne; figurę naokoło opasuje razy kilka pas jedwabny, za którym zakładają zwykle jatagan czyli puginał, u prawego boku na pasku rzemiennym, zawieszonym przez plecy, wisi obosieczna szabla w pochwie. Na wierzch kładną spencer albo kurtkę z szerokiemi rękawami, niektórzy zaś noszą togę. Na głowie żadnego, najlżejszego nakrycia, nóg też bardzo nie ubierają: bogatsi noszą czerwone trzewiki, biedniejsi chodzą boso.

Kobiety pochodzenia Amharra są bardzo ładne, zgrabne i wiele mają wdzięku. Rysy ich twarzy i ust regularne, oczy duże czarne, pełne ognia, zęby śliczne, równe, perłowej białości, którym wdzięczny uśmiech dodaje za obwódką piękny kształt ust koralowych, co odbija cudownie od brązowego koloru ich twarzy łagodnej i zawsze uśmiechniętej. Wdzięk twarzy i piękne kształty zachowują Abissynki aż do lat 35. Ubranie ich składa się z białych, szerokich spodni i z tuniki spadającej niżej kolan; na wierzch wkładają ferezyę czyli płaszcz biały, haftowany różowym jedwabiem, u bogatszych złotem. Dwie szerokie branzolety zdobią ich okrągłe ramiona; sznurek jedwabny błękitny, na którym zawieszony srebrny, lub złoty krzyżyk stylu maltańskiego, a także kolje z paciórek szklannych stanowią przystrojenie szyi. Wszystkie noszą kolczyki złote, srebrne, u biedniejszych szklane. Muzułmanki mniej ładne i kobiety plemienia Gallas noszą tuniki ciemne, orzechowego koloru a na głowie włosy splecione w dużo małych kosek. Chrześcijanki mają zwykle tuniki białe, włosy same im się w loki układają, wogóle łagodniejsze są daleko od kobiet innych plemion...

Do krajów zależnych od Abissynii należą: wice-królestwo Szoa i Adel hołdujące cesarzowi Abissynii, ale wice-królowie tych prowincyj zowią się także negusami albo królami i mają w swych krajach władzę bardzo obszerną, nie despotyczną wszakże. I tak, w królestwie Szoa, interesa państwowe, sprawy publiczne i różne uchwały roztrząsa tak zwany trybunał, rodzaj parlamentu, w którym zasiada 20 członków rady, prezydent i sekretarz, a oni między sobą rozsądzą i ustanowią dekreta, które podają się jeszcze na zatwierdzenie do króla, który jest najwyższym sędzią, najwyższą instancyą bez apelacyi".

Osiedla i domy Abisyńczyków mamy opisane na str. 135—138.

„Tianu jest to niewielkie miasteczko, liczące około 2,000 mieszkańców, w którem są dwa meczety i dwa katolickie kościółki. Przy jednym z nich, zbudowanym na samym końcu miasteczka, mieszkają księża Kapucyni; mają obok kościoła, ogród z pszczołami i własną fermę czyli folwark. Ludność Tianu i okolic poblizkich jest rasy abissyńskiej, religii mieszanej; trzy części składają chrześcijanie, czwartą — muzułmanie. Pomimo różnicy religii, mieszkańcy żyją w zgodzie jedni z drugimi; w ogóle w całem królestwie Szoa największa jest tolerancya religijna. Tianu zbudowanem jest na wzgórzu. Domy jego zgrabne i symetrycznie postawione, mają dachy koniczne, które najlepiej zabezpieczają od peryodycznych deszczów podrównikowych. Domy te otoczone wysokiemi drzewami, zdaje się jakby wyglądają z pośród gałęzi sykomorów, mimozy, cytrynowych drzew, cynamonowych i pięknych drzew *adansonia digitata*, które wydają duże owoce, podobne do cytryny; sok

z tych owoców używają tu za napój. Cała okolica strojna w zieloność, ozłocona obecnie promieniami zachodzącego słońca, przedstawiała malowniczy widok. Wdali, od północy, wznosiły się wysokie góry, których szczyty błękitnawe zdawały się przecinać niebo...

Domy Tianu, jak wszystkie inne w Abissynii, budowane są z kołków ściśniętych szczelnie między sobą i przymocowanych do belek palmowych. Wewnątrz one są wytynkowane mieszaniną gliny i piasku białego, co robi mieszkanie światłem i przyjemnem dla oka. Domy te mają formę okrągłą, niby sześcienną, dachy koniczne, wysokości około 3 metrów, okna bez szyb wyrznięte w górze, małe t. j. wązkie ale długie z drewnianemi kratami. Środek okrągłego domu podzielony jest na cztery izby, mające wyjście na galerye, która otacza dom naokoło. Obok wysokich drzwi wchodowych przybudowana jest stajnia, w której się mieszczą krowy, muły, parę bawołów i owce o twardej szerści. Bawolice, równie jak krowy, trzymają mieszkańcy dla mleka. U bogatszych, we środku domu, znajduje się okrągła sala, która jest zarazem jadalnym i bawialnym pokojem. Meble są bardzo skromne; składają się z krzeseł, kursi i kanapy, serir, zrobionych z bambusu i składanych, które się używają do siedzenia i do spania. W sali jadalnej zwykle trzy są takie krzesła, pokryte skórami wołowemi, dobrze wypchanemi na sposób materaców. Na ścianach, w izbie sypialnej zawieszona jest różnego rodzaju broń: łuki, torby ze strzałami, piki, tarcze i inne narzędzia. Po rogach sali stoją wazy z wodą, zrobione z palonej gliny, w pięknym stylu starożytnym; inne, mniejsze wazki służą do podawania potraw. Oprócz tego, są tam jeszcze ładne koszyki, plecione ze trzciny i różne inne wyroby. Wogóle mieszkania wewnątrz mają pozór elegancyi i są niezmiernie czyste. Każdy domek, jak mówiliśmy, otoczony jest małym ogródkiem i ocieniony drzewami, jak: sykomory, *adansonia digitata* i banany czyli muzy, pośród których zielenieje prześliczna murawa. Na płaszczyznach abissyńskich powietrze jest czyste i zdrowe do oddychania. Rzut oka na całość miasteczka, z jego małemi kopułami i minaretami, wśród tej zieloności ogródków przedstawia wspaniały widok jakiejś, że tak powiem, oazy, pomiędzy suchemi i martwemi skałami. Jeżeli cywilizacya i zamiłowanie rozkoszy nie przyczyniły się do przystrojenia tych mieszkań, to niebo, klimat i przyroda mają dość powabów, dla uprzyjemnienia pobytu człowieka w tych stronach".

Zwyczaje mieszkańców Abisynji charakteryzuje autor na str. 163, 165—168.

„Zwyczaje Abissyńczyków albo starożytnych Etyopów podług opisów dawnych autorów, jak np. Homera (Illiada, Księga I. wiersz 425) Dyodora Sycylijskiego, Strabona, były te same jakie i dziś znajdujemy. W ogóle, Abissyńczyk bardziej jest spokojny niż żywy, oględny w swych czynnościach i nadzwyczaj grzeczny, tak że, mógłby zająć niepoślednie miejsce między ucywilizowanymi Europejczykami. Abissyńczyków nie podobna porównywać z barbarzyńcami, przeciwnie, naród ten żyje tradycyą swych przodków, których uważa za najstarszych i najszlachetniejszych między plemionami ludzi, istniałemi w najodleglejszej starożytności, oraz jako protoplastów innych narodów, które od nich początek wzięły...

Abissyńczycy są bardzo pracowici. Wedle zwyczaju kładną się wcześnie z wieczora a wstają o świcie i wówczas oddają się różnym zajęciom: jedni idą w pole, drudzy pracą ręczną się zajmują. W ogóle, są wstrzemięźliwi, jedzą tylko dwa razy: rano, przed rozpoczęciem pracy i wieczorem po jej ukończeniu. W południe, krótko odpoczywają przy lekkiej przekąsce, składającej się z kawałka chleba i sera.

Wszystkie potrawy abissyńskie niesłychanie są pieprzne. Abissyńczycy lubią czystość, często się myją, czeszą się starannie. Po każdym jedzeniu myją zęby, wycierają je korzeniem trzcinowym *arundo aquatica*. Brody zwykle golą a noszą tylko wąsy.

Gallasy i wszyscy muzułmanie w ich prowincyi mieszkające palą tytuń, który sami uprawiają; palą go w tak zwanej nargile, zrobionej z dyni, do której zamiast cybucha wkręcają trzcinę. Abissyńczycy z pokolenia Amharra nie palą tytuniu i nie piją kawy — użycie tych dwóch rzeczy jest im przez księży wzbronionem; wolno im za to pić miód, byleby nie do zbytku.

Tak Abissyńczycy jak mieszkańcy Gallas doskonale jeżdżą konno. Z dzieciństwa już wprawiają się do jazdy wierzchowej, tak że później mogą rywalizować z najlepszymi jeźdźcami. Grają doskonale w szachy, które u nich bardzo są używane, w kości i w tak zwaną grę *mangaleh*; jest to zaś to samo co u nas nazywają warcaby.

Księża mają tu wielki wpływ na naród. Sam cesarz Abissynii oraz wicekrólowie prowincyi hołdujący mu, jeżeli chcą być popularnymi w swym kraju, starają się być w zgodzie z całą partyą klerykalną. Ale księża bardzo są użyteczni w tym kraju: utrzymują szkoły, stają na czele kształcenia dzieci, nauczając je moralności na podstawie religii chrześcijańskiej. Dla tej przyczyny może, głównemi zasadami Abissyńczyków, któremi się w życiu kierują, są: religijna moralność i poszanowanie cudzej własności. Pędzą życie skromne, okazują należne uszanowanie rodzicom i starszym.

Narzecze, jakiem mówią Abissyńczycy jest to dawny język koptyjsko-egipski zmięszany z dzisiejszym arabskim. W narodzie abissyńskim, wielu się znajduje z talentem do poezyi, do improwizacyi. Sam król Sahle-Sallasi za wielkiego poetę uchodzi.

Abissyńczycy żenią się, mając nie mniej 17, dziewczęta wychodzą za mąż nie mniej 14 lat. Do tego wieku dzieci zostają w domu rodziców, gdzie się przygotowują, pod okiem ich, do przyszłego patryarchalnego życia. Dzieci względem rodziców swoich z wielkiem zostają uszanowaniem...

Negus i jego urzędnicy szanują własność narodu i każdej jednostki z osobna, nadając im swobodę rozrządzania swem mieniem Wszelkie posiadłości ziemskie ruchome i nieruchome przechodzą bezspornie do swych prawych sukcesorów. Konfiskat majątków ani żadnej innej własności niema, żadnych bezprawnych, nieludzkich rozkazów rząd nie wydaje Każdy poddany jest panem swej osoby i swego mienia, kupuje, sprzedaje co mu się podoba, byleby opłacił niewielki podatek do skarbu. W czasie wojny albo napaści obcych plemion, wszyscy stają do broni".

Bardzo ciekawym jest opis uczty u króla prowincji Szoa Sahle-Sallasi, wydanej na cześć księcia egipskiego (str. 156—157).

„Obiad był podany po abissyńsku... Na środku ogromnej sali stały dwa wielkie lecz nizkie stoły, splecione ze trzciny, z których jeden był otoczony taboretami bambusowemi do siedzenia. Na stołach tych nie było żadnego nakrycia, tylko jakieś ręczniki długie, mające służyć zamiast serwet. Około pierwszego stołu, z taboretami, zasiadł król, książę ze swem otoczeniem, ważniejsi dygnitarze kraju oraz wyżsi urzędnicy; około drugiego, bez taboretów, siedzieli z podkurczonemi nogami, po turecku, niżsi urzędnicy z miasta i z prowincyi. Na naszym stole stało 8 waz z rozmaitemi przyprawami mięsnemi, niesłychanie pieprznemi. Stały talerze

pełne sosów, przygotowanych z pieprzem tureckim; dalej, oładki (?) z mąki z koniczyny, pieczenie baranie, wołowe — a wszystko to surowe, jak lubią Abissyńczycy, którzy jedzą zwykle takie mięso z sosem silnie opieprzonym, co się nazywa *brondo*. Oprócz tego, stały także butle miodu, gdyż Abissyńczycy przy obiedzie wody nie piją tylko miód. Doskonały ten napój musuje jak wino szampańskie. Przy stole królewskim nalewali murzyni miód do szklanek, zwanych *lirille*; przy drugim stole używano do tego kubków glinianych. Królewski błazen bawił towarzystwo biesiadników dowcipami i poezyą improwizowaną. Potrawy roznosiły Abissynki, przystrojone w pąsowe kurty i białe szerokie spodnie, które u dołu przywiązane były do trzewików. Muzykanci, na trąbkach, fletach, cymbałach i bębnach, wygrywali jakieś dzikie i niezrozumiałe sztuki, huczące i piszczące do nie zniesienia, coś w rodzaju dzisiejszej, tak zwanej klasycznej muzyki albo też klasycznego łamania uszu. Sądzę że nasi klasyczni kompozytorowie musieli chyba mieć natchnienie Abissyńczyków. Muzyka była przeplatana to meleodycznemi (?), to znowu różnemi dzikiemi śpiewami i śmiechami; słowem, mogło się wydawać, żeśmy obecni na jakiej uczcie Homerowskiej, jednej z tych, u starożytnych Greków, którym prezydowali królowie-pasterze.

Po skończonym obiedzie, wszyscy ukłonili się królowi, i zaraz rozpoczęły się dzikie pląsy, jakieś podskoki bez taktu i miary: to padali na ziemię, to się podnosili, to się łamali to wykrzywiali — jednem słowem, jakiś taniec przedhistoryczny, w którym ani wdzięku ani ładu nie było. Przypatrywaliśmy się tej zabawie przez dwie godziny".

Wkońcu godne wzmianki są uwagi Żagiella co do przyszłości Abisynji (str. 186—187), które w dziwny sposób mają w obecnej chwili znaleźć realizację, z tą jednak różnicą, iż miejsce Anglji chcą zająć Włochy.

„Abissynia przeznaczoną jest, aby zajęła w przyszłości, może nie dalekiej, pierwsze miejsce pomiędzy państwami środkowej, a może nawet i całej Afryki; charakter bowiem jej mieszkańców, uległszy raz wpływowi cywilizacyi, przyjętemu od Portugalczyków, będących, w końcu 16-go wieku i w początku 17-go panami Abissynii, dążył i zawsze im dążyć każe do zaprowadzenia porządku i dobrobytu w kraju, na podstawie moralnych zasad chrystyanizmu.

Bo jeżeli gdzie, to właśnie w tym narodzie rzeczywiście widzieć się daje prawdziwe, młodociane poszanowanie dla religii Chrystusa i praw, jakie ona przepisuje. Czyż taki naród nie zasługuje na opiekę i współczucie jakiego potężnego państwa europejskiego, np. szlachetnej Anglii, owej godnej sukcessorki Rzymian, aby mu podała swą dłoń już ucywilizowaną, wydźwignęła z niewiadomości życia a ukazała drogę oświaty i postępu, którą kroczą ludy europejskie i młoda Ameryka?

A gdy Abissynia przeorganizuje swe państwo na wzór najwyżej stojących krajów Europy, wtedy stara rasa etyopska musi odzyskać dawne stolice: Memfis i Teby, jak również i te błogosławione kraje, zkąd była wypędzoną przez dzikie hordy nieprzyjaciół. A osiedlając się w górach Abissynii, pomału, stopniowo, zgodnie, z postępem i zasadami chrystyanizmu, będzie się rozwijał naród, obdarzony z przyrodzenia charakterem prawym, chętny wiedzy i postępu. Naród Abissynii, wraz ze swym władcą, negusem, liczy na tę pomoc Anglii, na podanie sobie przyjaznej ręki. I nie napróżno może, gdyż naród angielski zdobył imię szlachetnego i największego narodu w świecie, — nikt i w niczem wyrównać mu nie zdoła"

Z tych wyjątków, które przytoczyliśmy, nietrudno przekonać się, iż nasz podróżnik potrafił zebrać o Abisynji możliwie wiele wiadomości. Rzadko pochodziły one z książek, przeważnie opierały się na informacjach zbieranych na miejscu lub na spostrzeżeniach bezpośrednich.

Dziwna rzecz, jak niektóre z tych wiadomości zachowały do dziś dnia swoją wartość. Widocznie zmiany cywilizacyjne w Abisynji odbywają się bardzo powoli. Także zagadnienie zaopiekowania się tym rozległym krajem ze strony Europy było tak samo aktualne w latach sześćdziesiątych ubiegłego stulecia, jak jest niem dzisiaj.

Te okoliczności podkreślają jeszcze wyraźniej zasługi polskiego podróżnika. Zasługi te staraliśmy się w niniejszym artykule tylko przypomnieć.

KDR. W ST. SP. WŁADYSŁAW KOSIANOWSKI
Członek Morskiego Instytutu Rybackiego

STATKI POLICYJNE DLA OCHRONY RYBOŁÓWSTWA

Polskie statki rybołówcze od kilku lat uprawiają na morzu Północnem połowy śledzi. Doświadczenie, które się już zdobyło, oraz studja przeprowadzane w różnych krajach pozwalają na twierdzenie, że Polska, tak jak to czynią inne kraje, będzie mogła wyjść na połowy aż do brzegów Wysp Niedźwiedzich, pod Murmańsk, do brzegów Afryki i t. p.

W czasie służbowej bytności zagranicą, przekonałem się, że w wielu krajach przedsiębiorstwa rybołówcze wysyłają swoje statki na tereny, leżące w odległości wielu tysięcy mil morskich. W Wesermünde miałem możność obserwować statki niemieckie (będące poprostu ,,pływającemi fabrykami", gdyż były wyposażone w nowoczesne chłodnie, urządzenia dla produkcji tranu i t. p.), które powracały z dalekich terenów, z pod Murmańska. Niemniej wykorzystywane są przez Niemców głębie morskie po drugiej stronie półkuli, przy brzegach Afryki.

Zważywszy, że zaledwie 50 lat temu rozpoczęli Niemcy pierwszą pracę śledziołówczą zapomocą nabytych od Holendrów starych, używanych lugrów (luger — typowy statek śledziołówstwa pławnicowego), wyniki pracy tego narodu na morzu, wyrażające się w dziedzinie samego przemysłu śledziowego liczbą 1½ miljona beczek rocznego połowu, — są naprawdę imponujące.

Przekonywujemy się już obecnie, że i nasz kraj ma przed sobą ogromne, otwarte pole do działalności i że widoki na rozwój przemysłu rybołówczego, dalekomorskiego, są u nas całkiem uzasadnione. Są bowiem wszelkie dane do wnioskowania, że z chwilą pokonania niektórych, dziś jeszcze zwalczanych trudności, powstanie w kraju, poza istniejącem obecnie jedynem Towarzystwem ,,Mewa", szereg nowych przedsiębiorstw, o skali, na którą ten poważny przemysł zasługuje.

Na tle tych właśnie zagadnień wysuwa się obecnie na czoło kwestja uruchomienia statków policyjnych dla ochrony rybołówstwa.

Obecnie polska bandera, powiewająca na masztach dalekomorskiego rybołówstwa, prezentuje się w ciągu 8—9 miesięcznych sezonów w każdym roku na morzu Północnem, obok Niemców, Belgów, Francuzów, Anglików, Holendrów, oraz od czasu do czasu, obok Szwedów i Norwegów.

Anglja, Belgja, Holandja, Francja i Niemcy zawarły w roku 1882 konwencję, do której też przystąpiła Szwecja i Norwegja. Konwencja ta reguluje sprawy rybołówstwa uprawianego na morzu Północnem. Wszystkie te państwa posiadają statki policyjne dla ochrony rybołówstwa.

Rola tych statków jest doniosła. Poza pełnieniem rzeczywistej, policyjnej służby, polegającej na pilnowaniu, aby rybołówstwo uprawiane było zgodnie z istniejącemi przepisami (ujętemi w Konwencji), aby nie stosowano barbarzyńskich sposobów zdobywania połowów, aby nie używano niedozwolonych narzędzi, aby nie powodowano zatargów przez niewłaściwe postępowanie rybaków i t. p., spełniają one zadania o charakterze pomocniczym dla celów naukowych i doświadczalnych.

Rzeczą ogromnej wagi jest też pełnienie przez te statki służby sanitarnej. Statki te bowiem posiadają doktorów, lub w wypadku operowania wpobliżu brzegów, mają na pokładzie conajmniej sanitarjuszów, oraz doskonale zaopatrzone apteki i komplety chirurgiczne.

Trzeba przecież mieć na uwadze, że nawet w naszych warunkach, przy flocie rybackiej dalekomorskiej, składającej się tymczasowo z piętnastu statków, — setki ludzi (załogi statków dalekomorskiego rybołówstwa są dość liczne) przebywają całemi tygodniami na morzu.

Praca ich odbywa się w warunkach ciężkich. Narażeni są na zachorzenia i skaleczenia, przyczem skaleczenia mogą być nawet bardzo groźne, wymagające szybkiej pomocy i ewentualnej ewakuacji.

Wszystkie powyższe twierdzenia opieram na osobistem doświadczeniu i na własnej obserwacji skrupulatnie przeprowadzanej w trakcie moich inspekcyjnych podróży na morzu Północnem.

Obserwacje te były tem cenniejsze, że przeprowadzane były w warunkach realnej pracy. Pływałem bowiem na statkach rybołówczych, z których pokładu, w trakcie ich rybackich czynności, obserwowałem działalność statków policyjnych różnych narodowości.

W okresie sezonu 1934 r., podczas mojej bytności na terenie połowów lub w bazach zagranicznych T-wa „Mewa" wielokrotnie statki rybołówcze polskie, zmuszone były korzystać z usług i pomocy obcych statków policyjnych, z pomocy lekarzy znajdujących się na tych statkach i nawet z możności ewakuowania marynarzy-rybaków na najbliższy ląd.

Polskie statki rybołówcze, operujące na morzu Północnem, korzystały najczęściej z usług i opieki statków policyjnych holenderskich i angielskich. A oto w chwili opracowywania niniejszego artykułu w sukurs przychodzi jaskrawy przykład wykorzystania usług niemieckiego statku policyjnego. Przykład jest tak charakterystyczny, że uważam za konieczne przytoczyć poniżej wyjątek z listu kapitana statku polskiego „Mewa VIII" z dnia 19 sierpnia 1935 r. do bazy T-wa „Mewa" w Scheveningen.

North-Shields, 19. VIII. 1935.

> „Niniejszem zawiadamiam, iż przybyliśmy do North-Shields w sobotę 17 sierpnia. W tym tygodniu, we wtorek (13 sierpnia) musieliśmy przenieść Piotra Sawickiego na niemiecki krążownik „Elbe" (statek policyjny — po niemiecku „Fischerei-Kreuzer"). Tenże (krążownik) musiał Sawickiego odwieźć do North-Shields do szpitala z powodu wielkiej utraty krwi..."

Widzimy więc, że polski statek rybołówczy, poławiający na morzu Północnem, będąc w potrzebie, — wzywa na pomoc jakiś najbliżej znajdujący się statek policyjny. W danym wypadku niemiecki „krążownik ochrony rybołówstwa" zbliżył się do polskiego statku rybołówczego, wydelegował nań swego lekarza i, po stwierdzeniu konieczności ratowania życia jednego z członków załogi, zabrał go na pokład, poczem udał się do najbliższego portu w celu przekazania chorego do szpitala.

Holenderskie statki policyjne opiekowały się polskiemi statkami rybołówczemi z reguły, opierając się na kilkuletniej tradycji, wywodzącej się od momentu narodzenia się polskiego rybołówstwa dalekomorskiego, zapoczątkowanego w warunkach ścisłej współpracy Polaków z Holendrami, od których nowopowstające wówczas T-wo Dalekomorskich Połowów nabyło statki i uzyskało kompletną pomoc techniczną, nie wyłączając personelu instruktorskiego. Do sprawy opieki statków policyjnych nad polskiemi statkami rybołówczemi powrócę jeszcze w dalszym ciągu niniejszego artykułu.

Morskie rybołówstwo Polski dzieli się na rybołówstwo przybrzeżne, i rybołówstwo dalekomorskie. Rybołówstwo dalekomorskie po kilku latach istnienia na podstawach jakby eksperymentalnych, nabrało już obecnie charakteru stałej pracy, mającej wszelkie widoki pomyślnego rozwoju. Przeprowadzane w tej dziedzinie studja, przekonywują o gwałtownej konieczności rozwijania tej dziedziny pracy morskiej.

Daje ona możność wykorzystania niespożytych zapasów bogactw, jakich dostarczają morza, daje możność zatrzymania w kraju pieniądza, który wywożony jest zagranicę przy zakupywaniu ryb morskich i różnych przetworów jak tran, mąka rybna i t. p. Daje możność zatrudniania ogromnej ilości ludzi, tak na statkach rybołówczych, jak i w szeroko rozgałęziającym się przemyśle związanym bezpośrednio, lub pośrednio z właściwie rozbudowanem, własnem, dalekomorskiem rybołówstwem (fabryki konserw, fabryki opakowania dla konserw, fabryki beczek i skrzyń, fabryki różnych przetworów i t. p.). Nie wolno również pominąć milczeniem znaczenia tego przemysłu jako czynnika wielce dodatnio oddziaływującego na konsolidację nastroju ludności gdyńskiej, a właściwie kaszubskiej z okolicznych i najdalszych wsi nadbrzeżnych.

Początki polskiego rybołówstwa dalekomorskiego budowane były na podstawach jaknajszerszej współpracy z fachowcami zagranicznymi.

Istniejące obecnie T-wo Okrętowe Połowów Dalekomorskich „Mewa" jest właśnie przedsiębiorstwem związanem jeszcze w chwili obecnej więzami tej współpracy z fachowcami holenderskimi. Tę samą drogę odbyli w swoim czasie Niemcy.

Absolutna niemożność prowadzenia pracy bez wykorzystywania fachowców-Holendrów stwarza taki stan, że na statkach T-wa „Mewa" załoga składa się z Polaków i z Holendrów.

Jeszcze w chwili obecnej Holendrzy zajmują stanowiska wyższe, odpowiedzialniejsze. Jednak ogromne wysiłki, jakie się czyni w kierunku jaknajrychlejszego wyszkolenia jaknajwiększej ilości własnych fachowców, pozwalają na stałe zwiększanie ilości polskich członków załogi.

Tem samem zmniejsza się ilość zatrudnionych na polskich statkach Holendrów.

Wielka odległość terenu połowów od Gdyni, stwarza tymczasem konieczność jaknajszerszego wykorzystywania baz operacyjnych zagranicznych. Najważniejszą bazą „Mewy" jest holenderski rybacki port Scheveningen, który był zarazem kolebką polskiej, pionierskiej placówki dalekomorskiego rybołówstwa, T-wa „Mewa".

W początkowych latach pracy T-wa ,,Mewa", statki jego, będąc przypisanymi do portu Gdyni, jako do portu macierzystego, faktycznie bazowały się na porcie Scheveningen, gdzie nawet zimowały w przerwie pomiędzy sezonami połowów. Obecnie już zasadnicze bazowanie się tych statków przerzuciło się do portu macierzystego, do Gdyni.

Jednak w okresie intensywnych połowów, zawijają one do Scheveningen, gdzie magazynują połów, odsyłany następnie do Gdyni polskiemi statkami.

Jak z powyższego widać, statki polskiego rybołówstwa dalekomorskiego, jako zorganizowanego wespół z Holendrami i jako bazującego się na porcie holenderskim, zbratały się siłą rzeczy z rybołówstwem miejscowem, holenderskiem. Żyło ono wspólnem życiem, wspólnemi zwyczajami, wspólnemi trudnościami i korzystało z wspólnych dobrodziejstw, jakich dostarczała organizacja państwowa holenderska, dbająca o swoje rybołówstwo i troskliwie niem się opiekująca.

Wszystko powyżej powiedziane jest tłem, na którem uwidacznia się z całą wyrazistością sprawa konieczności posiadania przez Polskę s t a t k ó w p o l i c y j n y c h d l a o c h r o n y r y b o ł ó w s t w a, będąca treścią niniejszego artykułu.

Jasnem jest, że polskie statki rybołówcze T-wa ,,Mewa", poławiając śledzie na morzu Północnem, korzystały z opieki policyjnych statków holenderskich. Na początku było to czemś zupełnie zrozumiałem i nie wywołującem najmniejszego zastanawiania się nad tą kwestją. Statki ,,Mewy" bowiem posiadały, w ogromnej przewadze, większość marynarzy-rybaków Holendrów. Prowadzone przez holenderskich kapitanów, których znają od dzieciństwa kapitanowie wszystkich innych statków, tak jak załogi statków policyjnych, — statki ,,Mewy" odruchowo traktowane były jako statki ,,swoje".

Z każdym jednak rokiem, sytuacja ta ulega pewnej zmianie. Racja polska wymaga coraz dalszego spolszczenia przedsiębiorstwa. A więc polonizuje się też i skład załóg statków ,,Mewy". Z natury rzeczy, sprzecznem to jest z czysto osobistemi, egoistycznemi interesami holenderskich rybaków, którzy tracą stanowiska. Ci, którzy jeszcze pozostają nadal na statkach polskich T-wa ,,Mewa", wiedzą, że po pewnym czasie będą musieli i oni ustąpić.

Stopniowo więc urywa się nić wspólnoty i zarysowuje się wyraźniejsza granica, oddzielająca rybołówstwo holenderskie, od młodego, lecz wyraźnie usamodzielniającego się rybołówstwa polskiego.

Trzeba zaznaczyć, że T-wo ,,Mewa" zorganizowało już wyrób beczek, potrzebnych dla śledziowego przemysłu w Polsce. Holendrzy

nie mają już tych szerokich możliwości dostarczania beczek własnego wyrobu. Tak samo „Mewa" zaczęła używać do solenia połowów sól polską, zabieraną z Gdyni.

Czyniąc wyłom w zwyczajach holenderskich (i nawet w prawodawstwie), stworzyła „Mewa" na terytorjum holenderskiem, w Scheveningen, skład tranzytowy (własne magazyny prowjantowe, znajdujące się pod holenderskim dozorem celnym) pod nazwą „Entrepot particulier-Mewa". A więc statki T-wa „Mewa" przy zawijaniu do Scheveningen, nie dają Holendrom prawie żadnych korzyści. Polskie statki posiadają bowiem tam swoją prawdziwą, polską bazę. Składają w niej swoje połowy, przeznaczone na wysłanie do Polski, zaopatrują się w produkty własne, przywiezione z Polski i t. p.

W najbliższej przyszłości, gdy załogi statków polskich będą się składały wyłącznie z obywateli polskich i kiedy też zjawią się statki szybkobieżne, które będą rzadko wykorzystywały bazy zagraniczne (a więc i Scheveningen), gdyż będą mogły od czasu do czasu zawozić połów bezpośrednio do portu polskiego, — należy się spodziewać nie tylko zaniechania przez Holendrów opieki nad polskiemi statkami rybołówczemi, lecz ewentualności przejawiania do nich niechęci.

Poza kwestjami czysto praktycznemi, będzie niewątpliwie ważną kwestja prestige'u państwowego Rzeczypospolitej Polskiej, która, posiadając własne rybołówstwo dalekomorskie (własną flotę rybacką) i wysyłając ją na połowy, na tereny wykorzystywane przez narody zorganizowane w tym względzie (Konwencja Międzynarodowa z dnia 6 maja 1882), nie posiada własnych środków ochrony swego dalekomorskiego rybołówstwa, — lecz korzysta jedynie z „grzeczności" obcych narodów.

Jak już wyżej zaznaczyłem, urzędując w charakterze Komisarza Ministra P. i H., musiałem odbywać na statkach rybołówczych T-wa „Mewa" inspekcyjne podróże. Miałem więc sposobność naocznie się przekonać o tem, że dozór rybołówstwa dalekomorskiego nie jest pustą formą, lecz jest czynnością pełną treści.

Statki pełniące służbę nadzoru i ochrony rybołówstwa dalekomorskiego wykonują realną pracę omówioną już powyżej, a poza tem odgrywają rolę, która jest na oko niewidoczna, gdyż jest tem, czem jest każde zabezpieczanie przed ewentualnemi, niepożądanemi wypadkami.

Studjując Konwencję, zawartą w roku 1882 przez Niemcy, Francję, Belgję, Anglję, Danję i Holandję — (do której też przystąpiła Norwegja i Szwecja), widzimy, że obejmuje ona wszystkie narody, których rybacy uprawiają połowy na morzu Północnem. Konwencja ta ustala pewne

normy dotyczące samego trybu wykonywania rybołówstwa. Zajmuje się ona, jak to już było zaznaczone, kwestją używania właściwego sprzętu rybołówczego. Czyni zastrzeżenia co do używania sprzętu zakazanego, któryby powodował t. zw. ,,niszczycielskie-rabunkowe" zdobywanie połowu, upodabniające się do kłusownictwa.

A więc państwa, które opracowały te przepisy i zdecydowały się na zagwarantowanie ich przestrzegania przez wprowadzenie dozoru (jednocześnie ochrony) policyjnego, są skrępowane pewnemi obowiązkami, wypływającemi z racjonalnego, kulturalnego ustosunkowania się do tej gałęzi pracy na morzu.

Artykuł 27 wspomnianej Konwencji mówi, że krążowniki rybackie, krajów związanych Konwencją, są upoważnione wszelkie wykroczenia przeciwko Konwencji, oraz *wszelkie wykroczenia odnośnie wykonywania połowów, ustalać bez różnicy narodowości rybaków winnych działania wbrew przepisom Konwencji.*

Nasuwa się pytanie, — jak na tem tle przedstawia się sprawa polskiego uczestniczenia w połowach na morzu Północnem. I jak ta sprawa wygląda pod względem prestige'u państwowego.

Można się przecież spodziewać, że polscy rybacy świadomie lub nieświadomie popełnią jakiś czyn, który spotka się z niezadowoleniem przedstawicieli obcych narodów. Jak będzie się wówczas przedstawiała sprawa policyjnego przywołania ich do porządku?

Można się również spodziewać jakichś niesprawiedliwości wobec polskich rybaków, będących bezbronnymi, zapomnianymi i prezentujących się do pewnego stopnia w charakterze intruzów, — którymi własne władze państwowe nie opiekują się i nie interesują ich losem.

Zdani oni będą na łaskę i niełaskę obcokrajowych rybaków i na łaskę i niełaskę, oraz wątpliwą pod względem prawdziwej życzliwości, opiekę obcych statków policyjnych, wraz z pomocą lekarską i obronną.

Po serji powyższych rozważań, należy na tem miejscu zdefinjować w krótkich słowach zasady pracy i sposób pełnienia służby statków policyjnych ochrony rybołówstwa, obserwowanych na morzu Północnem.

Dowództwo statków policyjnych poinformowane jest co do geograficznych pozycyj, w których (mniej więcej) operują w danym okresie własne statki rybołówcze. W zależności od ilości posiadanych przez dany kraj policyjnych statków, — regulowany jest system wysyłania ich na tereny połowów. Jeśli jest kilka statków policyjnych, to wyruszają one na teren połowów, zastosowując kolejność pełnienia okresowych, inspekcyjnych rejsów. Gdy teren połowów jest bardzo rozległy, okresy wypoczynkowych postojów są skracane. Rozkład rejsów reguluje

się tak, że w pewnym momencie wszystkie statki są w podróży, przebiegając różne okolice. Po pewnym czasie jeden ze statków zawija do portu, zaś inne zmieniają tereny i kolejno udają się na wypoczynek. Stwarza się więc zamknięte koło stałej służby. Naogół jednak statki policyjne są przeważnie jednostkami o budowie zewnętrznej, jak i o urządzeniu wewnętrznem takiem, jakie pozwala na długotrwałe przebywanie na morzu, bez zbyt wielkiego zmęczenia załogi.

Zasadniczem zadaniem statków policyjnych ochrony rybołówstwa jest dozorowanie własnych jednostek rybołówczych i opieka nad niemi. W każdym kraju, w którym surowiec i przetwory rybne stwarzają w bilansie handlowym, odgrywającą jakąś rolę pozycję, — powstaje konieczność pilnego obserwowania działalności placówek i osób trudniących się rybołówstwem. Bardzo ważnem zagadnieniem jest m. in. regulowanie wwozu do kraju własnych połowów. Jednem z rozwiązań tej kwestji jest ograniczenie połowów przez ograniczanie (drogą państwowych rozporządzeń) ilości, używanych w poszczególnych okresach, sieci. Istnieją też rządowe rozporządzenia (oparte też na Konwencji międzynarodowej), dotyczące ochrony rybostanu przez stosowanie zakazów używania niektórych narzędzi lub sposobów rybołówczych. Spotyka się też cały szereg przepisów dotyczących zachowania się statków rybackich, używania odpowiednich świateł, sygnałów, znaków rozpoznawczych i t. p. Wszystko to musi być kontrolowane i dozorowane przez czynniki państwowe, które właśnie reprezentowane są przez *statki policyjne*.

Nie rzadkiem zjawiskiem są też zatargi między rybakami. Czasem pomiędzy przedstawicielami tej samej narodowości, lub co gorzej, pomiędzy rybakami z pod różnych bander. Powodów do zatargów jest dużo. Podrażnienie załogi jednego statku wywołuje zbyt bliskie (ich zdaniem) przechodzenie innego statku (obawa o własne sieci), lub zajęcie niewłaściwego miejsca przez jakiś statek (obawa o brak miejsca po wyluzowaniu sieci), lub przejście jakiegoś statku z siecią trałowaną (włók) w bezpośredniej bliskości sieci pławnicowej i t. d. i t. d.

Zdarzały się wypadki staczania przez rybaków krwawych bitew morskich. Okolicznościom tym zapobiega obecność policyjnego statku lub świadomość rybaków, że znajdują się gdzieś wpobliżu *policyjnych statków*, które mają szerokie uprawnienia w zakresie działań zdążających do zwalczania nadużyć i zatargów.

Bardzo często, prawie że z reguły, *statki policyjne* wykorzystywane są do celów naukowych, eksperymentalnych. Równolegle bowiem z pełnieniem służby dozorczej, może statek policyjny wykonywać

różne zadania polegające na przeprowadzeniu prób z jakimś nowym sprzętem rybackim. Zaokrętowani na takich statkach uczeni, oceanografowie, ichtjologowie i t. p. posiadając na tychże statkach swoje laboratorja, dokonywują obserwacyj, badań i doświadczeń w dziedzinie im powierzonej.

Opieka statków policyjnych nad statkami własnego rybołówstwa wyraża się w bardzo wysokim stopniu przez niesienie pomocy lekarskiej, sanitarnej. Śród przebywających całemi tygodniami na morzu, w dość ciężkich warunkach, załóg statków rybołówczych zdarzają się dość często, jak już powyżej się mówiło, zachorzenia lub nieszczęśliwe wypadki. W wypadku choroby, czy też jakiegoś nieszczęścia, wykorzystywana bywa pomoc, pierwszego napotkanego, lub zawezwanego z najbliższej odległości policyjnego statku, — bez względu na jego narodowość.

Okoliczność ta, że polskie statki rybołówcze mogą korzystać z pomocy statków policyjnych obcych, nie może w żadnym wypadku skłaniać nas do odwlekania sprawy wysłania na tereny połowów statków policyjnych własnych.

Raczej właśnie odwrotnie, okoliczność ta musi pobudzać do dążenia jaknajrychlejszego uregulowania tej sprawy, która w tym wypadku nabiera poprostu drastycznych form natury prestige'owej.

Brak państwowego nadzoru, brak opieki nad pewną polską społecznością, rzuconą na teren międzynarodowy, brak polskiej flagi państwowej, tam gdzie spotykają się państwowe flagi wszystkich innych narodów i, wreszcie, brak możności rewanżowania się za kurtuazje oficjalnych organów służbowych obcych nacyj, jest zjawiskiem bezwątpienia obniżającem powagę Rzeczypospolitej Polskiej, wkraczającej przecież zwycięsko na wszystkich frontach do szeregów europejskich mocarstw.

Skolei zaznajomimy się ze statkami policyjnemi państw, uczestniczących w połowach na morzu Północnem.

Anglja. Statki policyjne dla ochrony rybołówstwa nazywają się w Anglji: ,,Fishery Protection Gunboats". Niektóre ze statków pełniących policyjną służbę przerobione zostały z rybackich ,,dryfterów", niektóre są byłemi rosyjskiemi trawlerami.

Do kategorji pierwszej należą statki: ,,Elbtide", ,,Fumarole", ,,Onyx". Są to jednostki od 150 do 199 ton wyporności. Długość ich ca. 25 metrów przy szerokości ca. 6 metrów i zagłębieniu ca. 3 metry. Siła maszyn ca. 270 HP., posiadają każdy jedno działko. Szybkość 9 węzłów.

Druga kategorja reprezentowana jest przez statki: ,,Dee", ,,Garry" ,,Kennet", ,,Liffey". Tonaż ca. 500 ton. Wymiary: 40 m. długości, 7 m. szerokości, zagłębienie 4 m. Siła maszyn ca. 490 HP. 1 działo. Szybkość 10.5 węzłów.

Statki kategorji pierwszej pełnią służbę obserwując zazwyczaj połowy uprawiane wpobliżu brzegów. Statki kategorji drugiej (typ ,,Dee") towarzyszą flotylom rybackim, udającym się na odleglejsze tereny. Tak samo poniżej omawiana kategorja trzecia, najbardziej ,,maritime" trawlerów, przeznaczonych do służby policyjnej, spotykana jest na terenach najbardziej oddalonych od brzegów angielskich.

Są to: ,,Boyne", ,,Cherwell", ,,Colne", ,,Doon". Zewnętrzne wymiary tych statków zbliżone są do powyżej wymienionych trawlerów. Posiadają jednak silniejsze maszyny: ca. 550 HP., mają szybkość 11 węzłów i 1 działo. Zabierają większy zapas paliwa i posiadają przez to większy rejon operacyjny. Służba sanitarna postawiona jest na policyjnych statkach angielskich na poziomie bardzo wysokim.

Belgja. Garde-Pêche ,,Zinnia" przekazany został do nadzoru rybołówstwa przez belgijską marynarkę wojenną. Jest to okręt o 1 200 ton wyporności. Jest więc największym z pośród jednostek, pełniących służbę morską policyjną. Posiada on 1 działo. Szybkość — 17 węzłów, przy 1400 HP. Przy szybkości 15 węzłowej ma rejon operacyjny ca. 2000 mil morskich. Długość 80 m, szerokość 10 m, zagłębienie 4 m.

Francja. We Francji do morskiej służby policyjnej przydzielane są jednostki o tonażu nie mniejszym niż 400 do 500 ton. Okręty te bowiem odbywają dalekie podróże, towarzysząc statkom rybołówczym, zapuszczającym się na odległe od brzegów Francji tereny.

Statek policyjny dla ochrony rybołówstwa ,,Quentin Roosevelt" jest okrętem o 585 ton wyporności. Posiada 2 działa. Przy sile maszyn 1100 HP. ma szybkość 14 węzłów. Rejon pływania ca. 1500 mil. Obsada 53 marynarzy i oficerów.

,,Estafette" i ,,Sentinelle" są to jednostki po 460 ton. Długość 48 metrów, szerokość 8 mtr., zagłębienie 3 mtr. 1 działo. Przy sile maszyn 480 HP. ma szybkość 10 węzłów.

Jednostką o wielkich możliwościach jest, przydzielony w ostatnich czasach, okręt ,,Ailette". Okręt ten rozwija szybkość do 20 węzłów. Po-

siada 4 działa maskowane po 100 mm oraz 2 działka o mniejszym kalibrze. Rejon pływania ca. 1500 mil morskich.

Posiada stację doświadczalną z naukową ekipą na czele. Ogółem zaokrętowano na nim 6 oficerów i 100 ludzi załogi.

Szwecja. Szwedzki statek policyjny dla ochrony rybołówstwa „Swensksund" o wyporności 400 ton, posiada 2 działa 57 mm. Szybkość ca. 13 węzłów, przy znacznym (nie znanym dokładnie) rejonie pływania.

Niemcy. Do roku 1930 Niemcy posiadały 1 okręt o stałem przeznaczeniu do morskiej służby policyjnej ochrony rybołówstwa, był nim „Fischerei - Kreuzer-Zieten" (pozatem przydzielano sporadycznie jednostki z Marynarki wojennej). „Zieten" o tonażu 550 ton, posiada ogromny rejon pływania — 3800 mil morskich. Szybkość ca. 12 węzłów. Obsada — 50 ludzi.

Od chwili wzmożonego rozwoju dalekomorskiego rybołówstwa, t. zn. w ostatnich latach, wprowadzono do służby morskiej policyjnej doskonałe, specjalnie zbudowane okręty. Są to „Weser" i „Elbe" — każdy po 600 ton wyporności. Szybkość 16 węzłów. Rejon pływania olbrzymi — 7000 mil. Statki te posiadają po 1 dziale, lecz mogą być zmontowane inne działa o większym kalibrze. Mają najlepsze możliwości przeistoczenia się w trawlery. Zagłębiają się przy posiadaniu pełnego balastu wodnego tylko 3,3 m, przy długości 50 m posiadają szerokość 9 m.

Holandja. Dawny trawler rybacki, zbudowany w Grimsby w 1902 r., przebudowany został i przeistoczony na statek policyjny. Nazywa się „Vulkanus" — 320 ton, szybkość 10 węzłów. Posiada działo i karabiny maszynowe. Posiada też urządzenie dla 30 min. Używany jako statek doświadczalny dla celów naukowych rybołówczych. Z tego względu posiada 34 ludzi załogi.

Nowocześniejszym statkiem policyjnym jest zbudowany specjalnie dla policyjnej służby morskiej w roku 1929 statek „Nautilus". Jest to statek o wyporności 800 ton przy sile maszyn 1350 HP., rozwija szybkość 15 węzłów. W etacie posiada 5 dział, z tego większe (75 mm), obecnie nie są zmontowane. Może zabrać na pokład 100 min zagrodowych. Długość 60 m. Szerokość 9 m. Zagłębienie 3 m.

Norwegja. Krążownik policyjny dla ochrony rybołówstwa „Fridtjof Nansen" jest jednym z większych policyjnych statków. Posiada on ponad 1000 ton wyporności. Uzbrojenie — 2 działa. Szybkość 15 węzłów.

Statki „Sarpen" i „Heimdal" po 650 ton, posiadają silne uzbrojenie — 4 działa po 76 mm. Szybkość 12 węzłów.

„Heimdal" może służyć jako przykład długiego trwania w służbie policyjnej. Jest to statek zbudowany w 1892 roku.

Po zaznajomieniu się z powyższym stanem rzeczy i stwierdzając brak na międzynarodowym terenie rybołówstwa dalekomorskiego jedynie polskiego symbolu państwowej władzy, wyrażającego się obecnością policyjnych statków, dochodzimy do przekonania, iż tak ze względu na realną potrzebę roztoczenia opieki nad polskiem dalekomorskiem rybołóstwem, jak w niemniejszej mierze i ze względów prestige'owych, Polska musi stworzyć oddział Morskiej Policji dla Ochrony Rybołówstwa.

Powstają pytania o charakterze organizacyjnym i technicznym. Jakie jednostki powinien posiadać taki oddział i skąd je wziąć?

Z przeglądu obcych oddziałów policyjnych morskich, powyżej omówionych, widzimy, że w niektórych państwach do oddziałów tych przydzielane są najbardziej nadające się do tego celu jednostki ze składu okrętów marynarki wojennej. W innych państwach statki policyjne są jednostkami budowanemi specjalnie do tego celu.

Pod względem organizacyjnym, wszędzie statki policyjne podlegają dyspozycyjnie państwowemu resortowi, do którego należą sprawy rybołówstwa.

Znając obecny stan polskiej siły zbrojnej na morzu, widzimy, że polska marynarka wojenna, na liście swoich okrętów nie posiada absolutnie jednostek, które mogłaby odstąpić bez uszczerbku dla prowadzenia zakreślonej programem pracy, ani wogóle nie posiada nawet jednostek, któreby się do tego celu nadawały (jedynie do pewnego stopnia mógłby wchodzić w rachubę O. R. P. „Smok", który jednak jest niezbędnym dla Floty).

W naszych przeto warunkach, stworzenie Oddziału Policji Morskiej dla Ochrony Rybołówstwa, może jedynie bezpośrednio obarczyć państwowy resort, któremu podlega rybołówstwo morskie, — czyli Departament Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Przed wyprowadzaniem dalszych wniosków, dotyczących znalezienia funduszów, potrzebnych na zbudowanie (lub zakup) niezbędnych jednostek, warto pobieżnie rozpatrzeć sprawę ilości tych jednostek, oraz ich kosztów.

Wielka odległość polskich portów od terenu połowów, dyktuje nam specjalne warunki.

Polska musi posiadać 2 policyjne statki, gdyż muszą one pełnić służbę na zmianę. Statki te muszą być dostatecznie szybkobieżne, aby przebiegając „martwą trasę" (pod względem służbowym) pomiędzy Gdynią a zachodnią częścią Morza Północnego, traciły jaknajmniej czasu. Winny to być jednostki, które mogłyby zabezpieczyć załodze warunki

życia, pozwalające na długotrwały pobyt na morzu, a ekipie naukowej warunki sprzyjające prowadzeniu naukowych prac.

Statki te muszą być tak zbudowane, aby z łatwością mogły być użyte, w razie potrzeby, do celów wojennych. A więc trawlery (z możliwością też zainstalowania urządzeń do stawiania min). Godzi się to zresztą z wymogami statku policyjnego, dla ochrony rybołówstwa, który może też służyć dla prac eksperymentalnych z dziedziny rybołówstwa.

Przy warunku tonażu ca. 500 ton wyporności i przy kalkulowaniu ceny tony takiej jednostki na ca. 500 dolarów, koszt każdego statku wynosiłby ca. 1 300 000 złotych.

Miejmy na uwadze piękny cel jakiemu statki te miałyby służyć — a to — realna praca pokojowa, podtrzymywanie prestige'u państwowego, propagandowa praca dla kraju, zawdzięczając stałemu ukazywaniu bandery polskiej w wielkiej ilości portów obcych, wreszcie prowadzenie prac naukowych, mających na celu praktyczne badanie możliwości wykorzystywania bogactw morskich i rozszerzenie w ten sposób naszej ekspansji na morzu.

Wszystko to, obok nadzwyczaj ważnej okoliczności, że w normalnych warunkach pracy pokojowej, mogą one służyć 20—30 i więcej lat (vide Niemcy — ,,Zieten" lub Norwegja ,,Heimdal") mówi nam, że koszt to jest nieduży i praca w kierunku stworzenia takiej placówki warta jest najwyższego wysiłku.

Sprawa stworzenia Oddziału Policji Morskiej dla Ochrony Rybołówstwa, jest sprawą, która może rozentuzjazmować szerokie rzesze społeczeństwa. Jest to bowiem jeszcze jeden krok naprzód w tak umiłowanej obecnie w Polsce pracy morskiej. Tembardziej, że w akcji tej z taką wyrazistością łączy się pierwiastek pracy realnej z bardzo ważnym dla Polski czynnikiem prestige'owym.

Reprezentacją społeczeństwa, dążącego do rozwoju polskiej potęgi morskiej, jest L i g a M o r s k a i K o l o n j a l n a.

Jak wiadomo, w ostatnich latach Liga Morska i Kolonjalna rozwinęła nadzwyczaj intensywną działalność w kierunku wykrzesania ze swej pracy jaknajbardziej pozytywnych rezultatów.

Wyrazem tego jest akcja zbierania Funduszu Obrony Morskiej. Czyż może mieć Liga Morska i Kolonjalna bardziej wdzięczne pole do swej działalności? Czyż może skoncentrować natężenie swojej aktywności z większym, natychmiast ukazującym się oczom całej Polski efektem, niż w akcji ufundowania Polsce okrętów, służących Krajowi w czasie pokoju do pracy jaknajbardziej pokojowej, a mających możność przeistoczenia się w chwili ciężkiej próby, w jednostki zdolne i nadzwyczaj potrzebne dla celów obrony Państwa.

KAZIMIERZ GRUDZIŃSKI

SZKOLENIE NOWYCH KADR DOWÓDCÓW W SOWIECKIEJ MARYNARCE WOJENNEJ

Wódz dzisiejszego Związku Socjalistycznych Republik Rad, Stalin, przebywał za czasów caratu przez długi czas na zesłaniu na Syberji. Podczas zesłania zdarzyło mu się pewnego razu być świadkiem charakterystycznego wypadku, ilustrującego stosunek wzajemny ludności rosyjskiej. „Było to wiosną, podczas powodzi — opowiadał Stalin. — Trzydziestu ludzi wyruszyło na rzekę, wyławiać drzewa, unoszone przez rozszalałą olbrzymią wodę. Pod wieczór powrócili oni na wieś, lecz bez jednego ze swych towarzyszy. Na pytanie, gdzie jest trzydziesty, odpowiedzieli obojętnie, że trzydziesty „pozostał tam". Na pytanie Stalina: „Jakże to tak, pozostał?" odpowiedzieli z całym spokojem: „Pocóż jeszcze pytać? utonął — widocznie". I natychmiast jeden z nich zaczął się dokądś spieszyć, oznajmiając, że „trzebaby pójść napoić kobyłę". Na wyrzut, uczyniony przez Stalina, że bardziej żałują bydła, niż ludzi, jeden z nich — przy ogólnym aplauzie pozostałych — odparł: „Czegoż nam żałować ich, tych ludzi? Ludzi my zawsze potrafimy zrobić. Ale ot, kobyłę... sprobój — no zrobić kobyłę".

Tę jakże charakterystyczną historję opowiedział Stalin w swej wielkiej mowie, wygłoszonej w dniu 4 maja b. r. na Kremlu, z okazji tegorocznej promocji słuchaczy wszystkich akademij wojskowych wszelkich rodzajów broni oraz nowych inżynierów wojskowych wszelkich specjalności, którzy zwiększyli obecnie kadry dowódców czerwonej armji. Owa pamiętna mowa dyktatora Związku Sowieckich Republik Rad poświęcona była całkowicie zagadnieniu szkolenia kadr. Stalin zobrazował w niej na wstępie stan kraju rosyjskiego po wojnie światowej i rewolucji, oraz dążenia władz sowieckich do uprzemysłowienia kraju,

celem stworzenia własnej sowieckiej metalurgji, budownictwa maszyn, traktorów, samochodów, lotnictwa i czołgów. Środki na ten cel zdobywane były z trudem i wysiłkiem, który nawet w partyjnych szeregach komunistów spotykał się ze sprzeciwami pewnych jednostek. Wolały one te 3 miljardy rubli, zużytych na uprzemysłowienie Sowietów i zdobytych z takim wysiłkiem, a nawet poświęceniem, zużyć raczej na import surowców i na zwiększenie produkcji przedmiotów powszechnego użytku. Mimo te sprzeciwy, obecni kierownicy polityki sowieckiej parli naprzód, zmiatając — jak mówił Stalin — z drogi wszelkie przeszkody. Przy tej sposobności zostali oni zmuszeni — według słów Stalina — „policzyć żebra" niektórym z własnych towarzyszy. Zresztą Stalin przyznał otwarcie, iż sam „również przyłożył rękę do tego dzieła".

Obecnie — mówił dalej Stalin — Sowiety przebyły już „okres głodu w dziedzinie techniki". Wstąpiły one obecnie w nowy okres, w okres, który możnaby było nazwać „głodem w dziedzinie ludzi, w dziedzinie kadr, w dziedzinie pracowników, umiejących osiodłać technikę i dźwignąć ją naprzód". Jak dawniej istniało hasło: „Technika decyduje o wszystkiem", tak obecnie hasło to winno brzmieć: „Kadry decydują o wszystkiem".

W mowie swej Stalin stwierdził z ubolewaniem, że w Z. S. R. R. brak dotąd należytego zrozumienia dla tego hasła. To też wezwał wszystkich, którzy stoją na kierowniczych stanowiskach, aby okazywali jaknajtroskliwszy stosunek do podwładnych sobie pracowników, bez względu na dziedzinę, w której pracują, aby im pomagali, gdy potrzebują podtrzymania, by zachęcali ich, gdy wykazują pierwsze postępy, by wydźwigali ich naprzód i t. p. W rzeczywistości — stwierdził Stalin — w całym szeregu wypadków stosunek ten jest obecnie w Z. S. R. R. zgoła odmienny. „Faktem jest bezduszno-biurokratyczny i wprost bezprzykładny („biezobraznyj") stosunek do pracowników. Nierzadko ciska się ludźmi, jak pionkami". Dzieje się tak dlatego — stwierdza Stalin — że w Sowietach nie nauczono się dotąd cenić ludzi, cenić pracowników, cenić kadry. To też w konkluzji swego przemówienia Stalin oświadczył, iż poto, aby zaspokoić głód w dziedzinie ludzkiej i zdobyć niezbędne do pracy kadry fachowców — należy „przedewszystkiem cenić ludzi, cenić kadry, cenić każdego pracownika, zdolnego przynieść korzyść... ogólnemu dziełu. Należy wreszcie pojąć, że ze wszystkich cennych kapitałów, istniejących na świecie, najcenniejszym i najbardziej decydujacym kapitałem okazują się ludzie, kadry".

Tę wielką, programową mową wodza dzisiejszego komunizmu, wygłoszoną z okazji promocji nowych inżynierów wojskowych i dowódców czerwonej armji, opuszczających mury wszelkiego rodzaju uczelni wojskowych, zajęliśmy się nieco obszerniej z tego względu, że stanowi ona najlepszą ilustrację dzisiejszych stosunków, panujących w Z. S. R. R. w dziedzinie polityki personalnej.

Kadry marynarki sowieckiej po Rewolucji

Jeśli chodzi o sowiecką marynarkę wojenną, to zagadnienie kadr odgrywa w niej niezmiernie ważną rolę. Nie wystarczy bowiem posiadanie na morzu choćby najpotężniejszych i najbardziej nowoczesnych jednostek bojowych. Trzeba mieć zdolnych i dobrze wyszkolonych dowódców, którzy potrafią należycie kierować działaniem tych jednostek.

Przyjrzyjmy się więc bacznie temu, co dzieje się w Z. S. R. R. w dziedzinie szkolenia kadr marynarki wojennej.

Jak wspominaliśmy już w poprzednim artykule, poświęconym marynarce wojennej w Związku Socjalistycznych Republik Rad — rosyjska flota wojenna straciła podczas pierwszych lat rewolucji większość swych kadr oficerskich. Dawni oficerowie carscy, rekrutujący się głównie z najarystokratyczniejszych rodzin rosyjskich, padli pierwsi ofiarą walk bratobójczych. Marynarze bowiem rosyjscy, jako bardziej wyrobieni i obyci w ciągłych dalekich podróżach morskich żołnierze, stanęli na czele ruchu rewolucyjnego, dając najbardziej zdecydowanych przywódców zrewoltowanemu motłochowi. Kto przeżył w Rosji pierwsze lata rewolucji, ten niezawodnie pamięta, że marynarze byli największym postrachem całej ludności i słynęli z okrucieństwa. Oni to głównie objęli stanowiska sowieckich komisarzy rewolucyjnych i szefów osławionych ,,czerezwyczajek".

W chwili wybuchu rewolucji ci zdecydowani na wszystko ludzie nie zawahali się podnieść ręki na swych znienawidzonych dowódców. Rozprawili się z nimi szybko, w sposób jaknajbardziej okrutny, mordując oficerów i topiąc ich w morskich otchłaniach. Rosyjskie porty wojenne, zarówno Czarnomorskie jak i Bałtyckie, zwłaszcza Sewastopol i Kronsztadt, były widownią masowych rozpraw z dawnym carskim korpusem oficerskim. Działy się tam dantejskie wprost sceny, których straszliwy obraz na długo pozostanie w pamięci tych wszystkich, którzy bezpośrednio lub choćby pośrednio musieli się z tem wszystkiem zetknąć.

Niedobitki kadr oficerskich rosyjskiej marynarki wojennej schroniły się przed okrucieństwem swych byłych podwładnych do szeregów t. zw.

„wojsk białych", walczących o przywrócenie dawnego reżimu, pod rozkazami admirała Kołczaka, generała Wrangla i innych wodzów kontrrewolucji.

To też w okresie pierwszych lat rządów bolszewickich Rosja sowiecka, tworząc swą flotę wojenną, natknęła się na trudność nielada: skąd wziąć kadry fachowych dowódców?

Postarano się w pierwszym rzędzie o zwerbowanie na żołd Sowietów niedobitków dawnej armji carskiej, z których część opuściła Rosję, udając się na emigrację, część zaś rozproszyła się po całym olbrzymim kraju. Za cenę darowanego życia i łaskawie zaofiarowanego żołdu, ledwie wystarczającego na wegetację, potrafiono zaprząc do służby Z. S. R. R. pewną ilość dawnych oficerów carskich. Pod ich fachowem kierownictwem rozpoczęła się odbudowa sowieckiej floty wojennej, i szkolenie nowych kadr marynarki.

Te niedobitki, pozostałe z czasów przedrewolucyjnych, które oddały na usługi Sowietów swą wiedzę fachową, maleją z roku na rok. Jednych wycofuje z obiegu śmierć, naturalna lub „przyśpieszona", na mocy wyroków boskich lub ludzkich, innych zaś — wszelkiego rodzaju nieprzewidziane okoliczności życiowe, a w pierwszym rzędzie nieustanne t. zw. „czystki" polityczno-administracyjne. „Czystki" te mają na celu wyeliminowanie z życia publicznego jednostek nieprawomyślnych pod względem ideologji komunistycznej. Rolę stałych „sprawdzianów" tej prawomyślności dowódców czerwonej floty spełniają przydzieleni do ich boku na stałe komisarze polityczni, posiadający duże pełnomocnictwa w kierunku nadzoru nad powierzonymi ich pieczy „specami" wojskowymi.

Z tych względów sowieckie władze wojskowe i polityczne uznały za niezbędne szkolenie — zarówno techniczne, jak i wojskowe — ludzi nowych, pewnych, ujętych mocno w karby dyscypliny nietylko wojskowej, lecz i politycznej.

Szkolenie nowych kadr czerwonej floty

Szkolenie kadr dowódców czerwonej floty prowadzone jest dwiema odrębnemi drogami, stosownie do posiadanego materjału ludzkiego. Pierwsza z nich zmierzała do jaknajszybszego przeszkolenia technicznego tych wszystkich jednostek, które poniosły pewne zasługi dla ustroju sowieckiego w okresie walk rewolucyjnych. Ludziom tym, którzy zajmowali podczas wojny domowej odpowiedzialne funkcje polityczne, postanowiono powierzyć kierownictwo większemi jednostkami czerwonej floty. Przeszkolenie fachowe, jakie musieli oni przejść w nader szyb-

kiem tempie, było bardzo pobieżne i dyletanckie. Z tego względu, aczkolwiek piastują oni w sowieckiej marynarce wojennej odpowiedzialne stanowiska kierownicze, nie opanowali oni dotąd całkowicie i wszechstronnie, nawet w dostatecznej mierze, niezbędnego zasobu wiedzy fachowej. Ten ich dyletantyzm wynika ze zbyt szybkiego przeskakiwania przez nich, jako ludzi uprzywilejowanych, coraz to wyższych szczebli karjery w hierarchji wojskowej.

Drugi kierunek w szkoleniu nowych kadr fachowców dla czerwonej floty jest bardziej racjonalny i polega na stopniowem szkoleniu średnich i niższych dowódców w sposób podobny do tego, jaki jest stosowany w większości innych flot.

Szkolenie tych przyszłych dowódców, czyli tak zwanych w czerwonej flocie ,,Kraskomów", napotyka pod wieloma względami na duże trudności. Największą trudność stanowi dobór odpowiednich kandydatów, odpowiadających wszelkim wymaganiom.

Kandydaci do korpusu oficerskiego sowieckiej marynarki muszą przechodzić przez podwójną selekcję. Marynarka, obok lotnictwa, stanowi chlubę czerwonej armji. To też szeregi jej dowódców muszą się rekrutować ze sfer w obecnej chwili najbardziej uprzywilejowanych w Sowietach, to znaczy z proletarjatu. Jest to więc pierwsza selekcja kandydatów, klasowa, a raczej kastowa, bo robotnicy sowieccy stanowią dziś odrębną kastę, posiadającą znacznie większe uprawnienia od inteligencji przedwojennej, która zeszła do roli parjasów.

Druga selekcja, przez którą przechodzą kandydaci na przyszłych dowódców czerwonej floty, jest jeszcze ostrzejsza. Wszyscy ci młodzi ludzie, których pociąga do służby w marynarce wojennej chęć przygód i podróży bądź inny nieprzemożny ,,zew morza", muszą być poddawani selekcji partyjnej. Muszą oni wykazać się swą wieloletnią nienaganną służbą w jaczejkach ,,Komsomołu" (Komunistyczny Związek Młodzieży), w oddziałach pionierskich (rodzaj harcerstwa sowieckiego), bądź conajmniej w kółkach ,,Osoawjachimu", odgrywającego w Sowietach niemal analogiczną rolę, jak nasza Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, Liga Morska i Kolonjalna, Polski Czerwony Krzyż i t. p. W przeciwieństwie jednak do naszych wyżej wymienionych instytucyj, Osoawjachim jest olbrzymią organizacją o charakterze społecznym, skupiającą pod swym sztandarem kilkadziesiąt miljonów członków i mającą za zadanie prowadzenie wszechstronnej pracy przygotowawczo-wojskowej wśród dorosłego społeczeństwa, jak i młodzieży. W łonie Osoawjachimu prowadzone są więc zarówno prace nad obroną powietrzną i przeciwgazową, nad przysposobieniem wojskowem i wychowaniem

fizycznem, nad rozwojem strzelectwa, jak i nad propagandą morską. Praca ta prowadzona jest w różnych kółkach i sekcjach morskich Osoawjachimu.

Przysposobienie morskie młodzieży sowieckiej

Przygotowawczą pracę wśród młodzieży sowieckiej prowadzą w pierwszym rzędzie oddziały Pionierów i kółka „Młodych Przyjaciół Obrony" („Junyje Druzja Oborony"). W szeregach tych organizacyj młodzież zdobywa zaprawę do sowieckiej państwowej odznaki sportowej „G. T. O." („Bądź gotów do pracy i obrony") oraz kształci się na młodych konstruktorów lotniczych, „woroszyłowskich strzelców" (rodzaj odznaki strzeleckiej), na młodych wywiadowców, topografów, chemików, marynarzy i t. p.

Przyjrzyjmy się choć pobieżnie, jak odbywa się szkolenie „Młodych Marynarzy" w kółkach „Młodych Przyjaciół Obrony".

Ośrodkiem pracy wyszkoleniowej „Młodych Marynarzy" („Junyj Moriak" oznacza zarówno młodego marynarza, jak i młodego żeglarza) jest — oczywiście — przystań. Przystanie takie budowane są dla młodzieży zarówno na wybrzeżach morskich, jak i na brzegach rzek, jezior, a nawet stawów. Istnieje naogół pewien ustalony typ przystani, zawierających zwykle pomieszczenie dla taboru wodnego, kabiny dla pracy świetlicowej, dachy, zastępujące mostki okrętowe, oraz maszty o typie okrętowym — dla ćwiczeń, obserwacyj, sygnalizacji, gier wodnych i t. p.

Z pośród licznych rodzajów podstawowej wiedzy wodnej w pierwszym rzędzie prowadzona jest w kółkach „Młodych Marynarzy" nauka pływania, wioślarstwa, żeglarstwa oraz sygnalizacji morskiej. Poza temi zasadniczemi przedmiotami prowadzona jest wśród młodzieży sowieckiej systematyczna nauka wiedzy o morzu, zmierzająca do wszechstronnego wyszkolenia jej w tej dziedzinie.

Pracę tę prowadzą odpowiednio przygotowani instruktorzy wodni zarówno teoretycznie (najwięcej zimą), jak i praktycznie, częstokroć na specjalnie organizowanych, zwłaszcza latem, obozach wodnych dla dzieci i młodzieży sowieckiej.

Tak wyszkolona młodzież, posiadająca już elementarny zasób wiedzy teoretycznej i praktycznej, stanowi naogół dobry narybek do szkół wojennej marynarki sowieckiej. Mimo to, wskutek dalszej selekcji, przeprowadzanej wśród kandydatów na „Kraskomów", znaczny odsetek ich odpada zaraz w pierwszym roku nauki.

Wojskowe morskie uczelnie sowieckie

Przyjrzyjmy się skolei poszczególnym sowieckim wojskowym uczelniom morskim, tak zwanym w skrócie „W. M. U. Z."-om („Wojenno-Morskije Uczebnyje Zawiedienja").

Najdłużej istniejącemi sowieckiemi uczelniami morskiemi są istniejące do dziś dnia:

1. „Wojskowa Morska Szkoła im. tow. M. W. Frunze", nosząca skrót „W. M. U." („Wojenno-Morskoje Uczyliszcze"), oraz
2. „Wojskowa Morska Szkoła Inżynieryjna im. tow. Dzierżyńskiego", zwana w skrócie — „W. M. I. U.".

Szkoła imienia Frunzego ma za zadanie szkolenie dla floty czerwonej dowódców-fachowców we wszelkich specjalnościach marynarki, z wyjątkiem inżynierów. Poza tem uczelnia ta szkoli specjalistów-hydrografów.

Szkoła imienia Dzierżyńskiego, założona w końcu 1922 r., ma za zadanie szkolenie dla sowieckiej marynarki wojennej inżynierów-mechaników. Kurs dla specjalistów maszyn parowych trwa w tej uczelni 4 lata. Nieco krótsza, bo tylko 3-letnia jest nauka w tym zakładzie dla „speców" do silników Diesel'a. W klasach równoległych tej uczelni, przeznaczonych dla słuchaczy, rekrutujących się z pośród marynarzy czerwonej floty, odbywa się szkolenie mechaników okrętowych i konstruktorów maszynowych.

Przed sześciu laty, w 1929 r., powstała przy szkole morskiej im. Frunzego specjalna klasa, mająca za zadanie szkolenie dowódców obrony wybrzeży. Po dwóch latach, w 1931 roku, klasa ta została wyodrębniona w trzecią sowiecką uczelnię morską, która otrzymała nazwę „Szkoły Obrony Wybrzeży", w skrócie „U. B. O." („Uczyliszcze Bieriegowoj Oborony"). Szkoła ta ma za zadanie szkolenie niższych dowódców oraz marynarzy, przeznaczonych na dowódców plutonu. Daje ona swym słuchaczom teoretyczny zakres wiedzy, niezbędny dla ewentualnego objęcia dowództwa baterji obrony wybrzeży.

Do powyższych trzech wojskowych sowieckich uczelni morskich przyjmowani są zasadniczo ludzie młodzi, w wieku od 17 do 21 lat, mogący się wykazać swą przynależnością polityczną do partji komunistycznej bądź do „Komsomołu", którzy w dodatku ukończyli 9-letni zakres nauk szkół ogólnokształcących. Wyjątki co do wieku i wykształcenia czynione są głównie dla kandydatów, rekrutujących się z szeregów marynarzy czerwonej floty. Do klasy przygotowawczej Szkoły Obrony

Wybrzeży (U. B. O.) wymagane jest wykształcenie w zakresie 7 lat nauki w szkołach ogólnokształcących.

Kandydaci do sowieckich wojskowych uczelni morskich (W. M. U. Z.-ów) wybierani są na rok przed wstąpieniem do tych zakładów naukowych. Uprzednio bowiem winni oni przejść dodatkowe 9-miesięczne przeszkolenie ogólne uzupełniające na specjalnych kursach wieczorowych.

Przyjmowanie kandydatów do W. M. U. Z.-ów dokonywane jest zwykle w początkach czerwca. Po przyjęciu kandydaci odbywają letnie pływanie na szkunerach, które trwa przeważnie do końca września, poczem powracają do murów szkolnych.

Ci z pośród kandydatów, którzy rekrutują się z szeregów marynarzy czerwonej floty, po starannej selekcji, której są poddawani, przechodzą specjalne „szkoły wyższego typu", w których od wiosny do końca września uzupełniają swe wiadomości ogólne. Następnie są oni przyjmowani do specjalnych klas równoległych jako t. zw. „słuchacze".

Program pracy w sowieckich wojskowych uczelniach morskich nie jest jednolity. Jest on co pewien czas zmieniany i modyfikowany, w miarę zdobywanych doświadczeń i niezbędnych potrzeb. Od szeregu lat W. M. U. Z.-y są terenem ciągłego eksperymentowania, czynionego przez sowieckie naczelne władze wojskowe. Eksperymenty te dokonywane są stale na żywym organizmie uczelni morskich głównie dlatego, że w szkołach tych, zwłaszcza w pierwszych latach po rewolucji, dawał się boleśnie odczuwać brak odpowiednich kierowników, fachowców — pedagogów.

Pewne uregulowanie systemu nauk i ustalenie programów zajęć zostało dokonane na podstawie specjalnie opracowanego regulaminu, wprowadzonego w życie na jesieni w 1932 roku. Wówczas to naczelne Kierownictwo Wojskowych Sił Morskich R. K. K. A. (Robotniczo-Chłopskiej Czerwonej Armji) wprowadziło w życie nową organizację wewnętrzną uczelni morskich, z podziałem ich na jednostki, analogiczne co do nazw do istniejących w czerwonej flocie.

Program zajęć po tej reorganizacji wprowadził, poza obowiązującemi przedmiotami nauki, również szereg nowych metod wychowawczych, zmierzających do należytego przysposobienia kadr przyszłych czerwonych dowódców floty. Specjalizację w naukach wprowadzono począwszy od drugiego roku studjów. Szczególnie duży nacisk, zwłaszcza w porównaniu z poprzedniemi wymaganiami, położono na naukę języków obcych i na praktyczne zajęcia na morzu.

Program nauk przewiduje rozpoczęcie zajęć o godzinie 8-ej rano, zaś całkowity koniec wszelkich prac — o godzinie 5-ej popołudniu.

Pragnąc jaknajszybciej i jaknajlepiej doszkolić dowódców czerwonej floty, drogą ciągłego uzupełniania ich wiedzy fachowej, sowieckie władze wojskowe wprowadziły dla „Kraskomów" specjalne Kursy Szkolenia Dowódców, noszące nazwę — „Komandirskaja Uczieba". Szkolenie to ma za zadanie operacyjno-taktyczne pogłębianie wiedzy dowódców, bliższe zaznajomienie ich ze specjalnemi regulaminami, instrukcjami i t. p. przepisami wojskowo-organizacyjnemi oraz wyrobienie w słuchaczach sztuki samodzielnego dowodzenia jednostkami bojowemi. Systematyczne dokształcanie przyszłych oficerów, w myśl obowiązujących przepisów, winno odbywać się na okrętach wojennych grupowo, pod umiejętnem kierownictwem dowódców i komisarzy. Powyższe przeszkolenie prowadzone jest w godzinach popołudniowych, wolnych od normalnych zajęć służbowych. Przeciążenie jednak bieżącemi zajęciami i przemęczenie pracą codzienną bardzo utrudnia prowadzenie dodatkowego nauczania, które naogół nie daje wyników, spodziewanych przez jego inicjatorów.

Celem uzupełnienia wiedzy i dalszego specjalizowania „czerwonych dowódców" oraz przygotowania ich do objęcia funkcyj młodszych i starszych specjalistów okrętowych, dowódców bateryj i dywizjonów obrony wybrzeży — zostały stworzone w sowieckiem wojskowem szkolnictwie morskiem Specjalne Kursy Zespołu Dowódców (zwane w skrócie „S. K. K. S."), imienia Centralnego Komitetu Wykonawczego („C. I. K.") Autonomicznej Tatarskiej Socjalistycznej Republiki Sowieckiej" („A. T. S. S. R."). Przez kursy te powinni przejść wszyscy dowódcy czerwonej floty.

Kursy powyższe posiadają klasy: artyleryjską, torpedową, nawigacyjną, łączności, geograficzną, chemiczną, podwodnej żeglugi, przybrzeżnej artylerji, gospodarczą i wojskowo-polityczną.

Program nauk na kursie jest jednoroczny. Łączy on ściśle zajęcia zarówno praktyczne, jak i teoretyczne. Uczestnicy kursu poddawani są, na jego wstępie i po ukończeniu programu, specjalnym egzaminom, będącym sprawdzianem ich wiedzy fachowej.

Na kursy przyjmowani są zasadniczo dowódcy, posiadający ukończoną Wojskową Szkołę Morską („W. M. U.") oraz conajmniej dwuletnią służbę linjową, przebytą na sowieckich okrętach wojennych. Od zasad tych czynione są jednak częste odchylenia.

Wojskową szkołą morską najwyższego stopnia, przeznaczoną wyłącznie dla elity z pośród wyższych dowódców sowieckiej floty wojennej, jest istniejąca w Leningradzie „Wojskowa Morska Akademja Robotniczo-Chłopskiej Czerwonej Armji (R.

K. K. A.) imienia K. Woroszyłowa", znana powszechnie pod skrótem „W. M. A.". Szkoła ta powstała w marcu 1922 r. Została ona utworzona z dawnej przedwojennej carskiej Mikołajowskiej Akademji Morskiej w Petersburgu. Akademja przeznaczona jest dla szkolenia dowódców, zajmujących wysokie, kierownicze stanowiska zarówno w służbie linjowej, jak i sztabowej czerwonej floty, czyli dla „najlepszych z pośród najlepszych" — jak to stwierdzano niejednokrotnie we wszelkiego rodzaju oficjalnych oświadczeniach. Odgrywa więc ona rolę Wyższej Szkoły Wojennej, czyli uczelni dla oficerów sztabowych.

Pierwszymi absolwentami Akademji byli niemal wszyscy obecni kierownicy marynarki wojennej Związku Socjalistycznych Republik Rad. Większość z pośród nich dostała się do Akademji po skończeniu wojny domowej w Rosji — za wybitne zasługi polityczne i wojskowe dla obecnego reżimu. Ludzie ci stopniowo wyparli z szeregów floty wojennej resztki dawnych oficerów sztabowych carskiej armji, jako obcych duchem dzisiejszemu ustrojowi politycznemu.

Od kandydatów do Akademji wymagane są w pierwszym rzędzie odpowiednie kwalifikacje partyjne. Wymagania co do kwalifikacyj naukowych nie są tak ostro przestrzegane. Nie jest naprzykład wymagane ukończenie uprzednio normalnych studjów morskich w innych wojskowych zakładach naukowych. Dla wielu kandydatów, zwłaszcza na wydział wojskowo-morski, wystarczające jest, nawet obecnie, posiadanie jakichś innych ukończonych uczelni bądź kursów specjalnych lub choćby przygotowawczych.

Wojskowa Akademja Morska posiada cztery wydziały (fakultety): wojskowo-morski, budowy okrętów, broni wojskowo-technicznych, rozpadający się na 11 specjalności, oraz hydrograficzny.

Przyjęcia do Akademji odbywają się zwykle w końcu listopada, zaś zajęcia naukowe rozpoczynają się z dniem 1 grudnia.

Program nauk na pierwszych trzech wydziałach jest trzyletni, na wydziale zaś hydrograficznym — dwuletni. Ostatnie trzy wydziały posiadają program nauk wybitnie fachowy, podczas gdy wydział wojskowo-morski jest bardziej ogólny i raczej dostosowany do potrzeb politycznych Związku Socjalistycznych Republik Rad.

Program nauk w sowieckiej Wojskowej Akademji Morskiej jest z roku na rok ulepszany i podwyższany. Wyniki postępów w tej dziedzinie charakteryzują między innemi dane, dotyczące zeszłorocznych absolwentów Akademji, które zostały podkreślone przez jej komendanta z okazji promocji ich na „inżynierów wojskowych".

Kurs, o którym mowa, wyróżnił się — w porównaniu z poprzedniemi — wyjątkowo dobremi wynikami w pracy i jeszcze wyższym poziomem

nauki, pomimo, że wymagania, stawiane słuchaczom Akademji, znacznie wzrosły w ciągu ostatnich paru lat.

Średnia końcowa ocena postępów w naukach, przy stosowaniu systemu piątkowego, wynosiła w roku ubiegłym 4, 5.

Blisko połowa prac końcowych, bo 40%, została uznana przez kierownictwo Akademji za wybitne.

Ostatnie dwa lata nauki nie przyniosły dla zeszłorocznych absolwentów Akademji Morskiej ani jednej kary dyscyplinarnej. Świadczy to znakomicie o duchu karności i dyscypliny, panującej w murach tej uczelni oraz o dojrzałości politycznej i społecznej jej słuchaczy.

Przytłaczająca większość, bo 90% absolwentów Akademji otrzymała świadectwa jej ukończenia pierwszego stopnia, zaledwie zaś 10% — świadectwa drugiego stopnia.

W programie pracy Akademji, poza szeregiem ważnych przedmiotów naukowych, duży nacisk kładziony jest na wychowanie fizyczne i sporty. Dowodem tego jest fakt, że w roku ubiegłym około 50—60 procent słuchaczy Akademji zdobyło sowiecką państwową odznakę sportową „G. T. O." („Bądź gotów do pracy i obrony"), której regulamin jest znacznie trudniejszy od naszego P. O. S.-a.

Specjalne znaczenie w marynarce, zwłaszcza wojennej, posiada znajomość obcych języków. Konieczność władania przez marynarzy językami obcemi oceniają również należycie sowieckie władze wojskowe. Naczelny wódz armji czerwonej, Woroszyłow, podkreślał niejednokrotnie w swych przemówieniach oficjalnych, że ani jedna z sowieckich wojskowych uczelni morskich nie może wypuścić żadnego słuchacza, któryby nie posiadł w jej murach znajomości conajmniej jednego języka obcego. Dlatego też obowiązkową naukę języków obcych wprowadzono w sowieckiej marynarce wojennej nietylko dla dowódców czerwonej floty, lecz i dla zwykłych marynarzy. Za najlepszy system nauczania języków obcych uznano w armji sowieckiej metodę Linguafonową.

Jeśli chodzi o naukę języków obcych w Wojskowej Akademji Morskiej, to miarą postępów w tej dziedzinie jest fakt, że z pośród zeszłorocznych absolwentów Akademji 92 procent słuchaczy otrzymało tytuł tłumaczy języków obcych II-go i III-go stopnia.

Uwagi ogólne o szkoleniu kadr czerwonej floty

Powyższy przegląd sowieckich wojskowych uczelni morskich, aczkolwiek pobieżny, pozwala nam stwierdzić, że w dziedzinie szkolenia nowych kadr fachowych czerwona flota nie stoi w tyle za państwami zachodu. W pracy na tem polu widać pewien celowy wysiłek sowiec-

kich władz wojskowych do wydobycia z surowego materjału ludzkiego, jakim one rozporządzają, maksimum postępów i wiedzy fachowej.

Pierwsze lata porewolucyjne, wskutek braku odpowiednich kadr fachowców, były latami ciągłego eksperymentowania i szukania nowych dróg w szkoleniu fachowców. Okres ten przyniósł kierownikom czerwonej floty niejedną gorzką pigułkę do przełknięcia. Czyniono w tym czasie niemało fałszywych kroków, z których musiano się potem nagwałt wycofywać. Możnaby ten pierwszy okres porównać do niepewnego chodu ślepca, któremu w każdej chwili zagraża niebezpieczeństwo zejścia z właściwej drogi i zbłądzenia na manowce. Żmudne jednak wieloletnie poszukiwania nowych dróg i systemów pracy przyniosły — poza bogatem doświadczeniem, jak czynić nie należy — wiele cennego nowego materjału pozytywnego, który, po długotrwałych usiłowaniach przystosowania go do realnych potrzeb życiowych, stanowić będzie bogaty dorobek sowieckiego szkolnictwa wojskowego.

W zacytowanem na wstępie przemówieniu Stalina padło z ust wodza dzisiejszego komunizmu hasło: „Kadry decydują o wszystkiem". Otóż zgodnie z tem racjonalnem twierdzeniem możemy z całą stanowczością podkreślić:

Miarą wartości sowieckiej marynarki wojennej są nietylko jej mniej lub więcej nowoczesne jednostki bojowe, rozsiane po wielu morzach, nietylko warowne porty wojenne, stanowiące — w razie potrzeby — bazę operacyjną dla działań czerwonej floty, lecz również kadry jej dowódców, czyli t. zw. „Kraskomów".

Czy kadry te są odpowiednio wyszkolone, czy morskie szkolnictwo wojenne Sowietów spełnia swoją rolę należycie — nie możemy obecnie przekonać się. Prawdziwym sprawdzianem tych wartości mogłyby być jedynie działania wojenne na morzu.

Czy, a jeżeli tak, to kiedy nastąpi ten „egzamin" ostateczny — wykaże dopiero przyszłość, kto wie, może niedaleka.

Narazie musimy ograniczyć się do roli pilnych, lecz biernych obserwatorów tego wysiłku, jaki czyni nasz wschodni sąsiad w dziedzinie rozwoju swej potęgi na morzu.

Z. M.

ZAGADNIENIA HANDLU MORSKIEGO W DZIAŁALNOŚCI IZB PRZEMYSŁOWO-HANDLOWYCH

Rozbudowa żeglugi morskiej

Na posiedzeniu komisji morskiej Izby Gdyńskiej w lipcu b. r. uchwalono jednogłośnie jako wytyczne dla prac Izby następujące wnioski:

1. wpływy z frachtów morskich stanowią jedną z tych nielicznych pozycyj bilansu płatniczego, którą można wydatnie zwiększyć;
2. dotychczasowe wyniki pracy polskiej floty handlowej stwierdzają jej dodatnią rolę w utrzymaniu lub powiększeniu eksportu na rynki zamorskie;
3. mimo obecnych trudności konjunkturalnych i kryzysowych istnieje możliwość rozbudowy sieci polskich linij regularnych;
4. rozbudowa ta powinna iść — tak jak dotychczas — drogą równomiernej rozbudowy połączeń bezpośrednich oraz połączeń dowozowo-rozwozowych;
5. zwiększenie sieci połączeń dowozowo-rozwozowych może nastąpić również drogą stworzenia polskiej flotylli statków motorowo - żeglugowych, pracujących w ścisłem porozumieniu z dotychczasowemi przedsiębiorstwami żeglugowemi;
6. poza żeglugą regularną należy dążyć do rozbudowy żeglugi nieregularnej drogą modernizacji tonażu oraz stworzenia odpowiednich warunków, celem zainteresowania inicjatywy prywatnej rozwojem tej żeglugi oraz zapewnienia jej stałego dopływu ładunków masowych;
7. celem zorganizowania jednokierunkowych ładunków Izba przemysłowo-handlowa w Gdyni powinna patronować porozumieniu ekspedytorów swego okręgu i nadzorować działalność powstałych w tym celu zrzeszeń.

Komisja Polityki Morskiej przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu

We wrześniu 1934 r. została powołana do życia Komisja Opinjodawcza do Spraw Ekonomicznych z Zakresu Polityki Morskiej przy Departamencie Morskim Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Jako delegat Związku Izb wszedł do powyższej Komisji dyrektor Izby Handlowej w Katowicach. W związku z wyznaczeniem terminu pierwszego posiedzenia powyższej Komisji w początkach r. 1935 Izba Katowicka w grudniu 1934 r. zajmowała się zbieraniem danych co do postulatów Związku Izb na powyższą Komisję.

Za najważniejsze postulaty, które będą przedłożone do dyskusji na Komisji Opinjodawczej, zostały uznane: wyodrębnienie portu gdyńskiego z budżetu

Ministerstwa Przemysłu i Handlu i stworzenie z niego autonomicznej jednostki oraz uznanie Gdyni za port zasadniczy.

Ponieważ importerzy wzgl. eksporterzy przedkładali stale w roku sprawozdawczym Izbie Katowickiej skargi na cały szereg trudności celnych, kolejowych i załadunkowych w porcie gdyńskim, Izba Katowicka, chcąc sobie stworzyć ogólny obraz tych trudności, rozpisała w tej sprawie ankietę do zainteresowanych przedsiębiorstw; napływający materjał dał Izbie cały szereg ciekawych danych, z których większa część będzie mogła służyć jako podstawa do dyskusji w łonie Komisji.

Koszty przewozu płacone obcym armatorom

Na posiedzeniu komisji morskiej Izby Gdyńskiej podkreślono (w lipcu b. r.), że relatywne wpływy dewizowe z tytułu przewozu towarów pod polską banderą, obliczone w stosunku do jednostki tonaż brutto, są wyższe niż w innych krajach. Jeśli się natomiast uwzględni, że polska marynarka handlowa uczestniczy zaledwie w 7 proc. w obrocie portów polskiego obszaru celnego, to na podstawie wpływów dewizowych netto, zainkasowanych w r. ub. można przyjąć hipotezę, że co roku płacimy obcym armatorom około 75 miljonów złotych.

Kontrola zaświadczeń kompensacyjnych

Naskutek licznych zapytań ze strony firm eksportowych, Komisja Polityki Kompensacyjnej Związku Izb zajęła się sprawą kontroli eksportu na rynki zamorskie pozaeuropejskie, korzystające z premij kompensacyjnych.

Po wyczerpującem przedyskutowaniu sprawy z udziałem przedstawicieli urzędu celnego w Gdyni, wyjaśniono, iż przy obecnym stanie odnośnych przepisów, urząd celny w Gdyni odmawia zaświadczenia świadectw kompensacyjnych, o ile konosament nie opiewa na port pozaeuropejski. Przy stosowaniu tej procedury, kontrola urzędu celnego co do rzeczywistego kierowania premjowanych towarów na rynki pozaeuropejskie jest jednak iluzoryczna, nadawca posiada bowiem zawsze możność zmiany dyspozycyj co do towaru, znajdującego się w drodze, podanie zaś w konosamencie portu pozaeuropejskiego nie posiada dlań wiążącego znaczenia.

Cała odpowiedzialność za kontrolę eksportu do krajów zamorskich pozaeuropejskich spada na wystawiające zaświadczenia izby przemysłowo-handlowe, które też stosują jedyny możliwy sposób kontroli, żądając od firm, otrzymujących zaświadczenia, udowodnienia ex post zapomocą wiarogodnych dokumentów, iż towar rzeczywiście dotarł na rynek pozaeuropejski. Kontrola tego rodzaju jest całkowicie wystarczająca, niezależnie bowiem od utraty prawa korzystania z premij kompensacyjnych, firmom, popełniającym nadużycia. grozi odpowiedzialność karno-skarbowa.

Wymóg umieszczania w konosamentach portów pozaeuropejskich nie posiada więc praktycznego znaczenia, staje się zaś niewykonalny, o ile ma być fikcją, w wypadku eksportu pośredniego do krajów zamorskich przez porty europejskie.

Wobec powyższego Związek Izb prosił Ministerstwo Przemysłu i Handlu: 1) o wydanie urzędom celnym portowym instrukcji bezwzględnego honorowania zaświadczeń kompensacyjnych, wystawionych przez izby przemysłowo-handlowe bez względu na europejskie lub pozaeuropejskie położenie portu, uwidocznionego w konosamencie, 2) o upoważnienie izb do wystawiania zaświadczeń dla eksportu do krajów zamorskich pozaeuropejskich, dokonywanego za pośrednictwem portów europejskich przez porty polskie oraz do dokonywania kontroli tego eksportu. Ministerstwo przychyliło się do powyższych postulatów Związku Izb.

Rewizja taryfy towarowej

Związek Izb uznał, że niepokojącem jest dla sfer gospodarczych, a szczególnie dla interesantów portów polskich zupełne pominięcie w projektowanej reformie układu taryf wyjątkowych obecnego Zeszytu 3, Cz. II Taryfy Towarowej, t. j. taryf przeładunkowych w komunikacji z portami śródlądowych dróg wodnych. Istnieje obawa, że koleje z uwagi na konkurencję żeglugi rzecznej zniosą zupełnie wyżej wymienioną taryfę. Obawa przed konkurencją żeglugi rzecznej nie powinna wpływać na negatywne ustosunkowanie się polityki taryfowej do żeglugi rzecznej, gdyż morskie porty polskie ciągną duże korzyści z tego rodzaju transportów mając do zwalczenia ostrą konkurencję portów niemieckich, opartych o dogodne połączenia rzeczne z zapleczem, sięgające nieraz wgłąb naszego kraju (Szczecin) Również szereg towarów masowych, których przewóz jest deficytowy dla P. K. P., względnie wymaga dużych ofiar taryfowych, winien być ułatwiony w przewozach na drogach wodnych śródlądowych.

Z tych względów należałoby utrzymać i rozbudować taryfy przeładunkowe w komunikacji z portami śródlądowych dróg wodnych, zawarte obecnie w zeszycie 3, Cz. II Taryfy Towarowej, ale jedynie w odniesieniu do portów rzecznych na Wiśle. Natomiast słusznem byłoby zniesienie omawianych taryf w odniesieniu do portów rzecznych na Warcie i Noteci, ze względu na konkurencję Szczecina, który wykorzystuje swoje połączenie drogą wodną z zachodniemi ziemiami Polski.

Przedłożony przez Ministerstwo Komunikacji projekt układu taryf specjalnych pomija również kwestje utrzymania taryfy portowej P. A. 1, dającej dzisiaj generalną ulgę dla przesyłek drobnicowych i wagonowych, kierowanych od i do portów polskich oraz w tranzycie przez te porty przy odległości przewozu ponad 700 km. Zdaniem Związku Izb taryfę tę należałoby nietylko utrzymać ale i pogłębić przez obniżkę stawek drobnicowych na wszystkie odległości ponad 150 km o 30% oraz przez zastosowanie zniżki dla przesyłek wagonowych już przy 600 km, gdyż odległości od 600 do 700 km są praktycznie dla portów polskich najważniejsze.

Stawki te, dziś w całym szeregu wypadków nieaktualne, należałoby dostosować do obniżonych projektowanych baremów klas normalnych z utrzymaniem rozpiętości ulgi, jaka była wprowadzona przy pierwotnem ustaleniu taryfy P. A. 1.

Korzystając z reformy taryfy należałoby, według opinji Związku Izb, uregulować sprawę opłat stacyjnych i manipulacyjnych w komunikacji pomiędzy linjami P. K. P a linjami Polsko-Francuskiego Towarzystwa dla eksploatacji kolei Herby Nowe—Gdynia. Naskutek niepotrącania opłat tych przy przewozach przez wspomnianą linję, — nie odnosi Gdynia ani Pomorze tych korzyści, których należałoby się spodziewać ze skrócenia trasy przez magistralę.

Kwity składowe

Izba Gdyńska opracowała referat w sprawie kwitów składowych, wydawanych przez gdyńskie portowe firmy ekspedycyjne, zajmujące się magazynowaniem drobnicy i towarów masowych, jako dowód zamagazynowania towarów. Kwity te są wzorowane na gdańskich t. zw. „Lagerschein'ach". Ponieważ wydawanie zaświadczeń składowych w Gdyni nie opiera się na prawie o publicznych domach składowych, przyjęło się natomiast zwyczajowo, Izba Gdyńska stanęła na stanowisku, że należałoby, aby odnośne kwity były honorowane przez nasze instytucje bankowe, tak, jak to ma miejsce w Gdańsku.

Frachty morskie i linje okrętowe

Cały szereg możliwości eksportowych skłaniał zainteresowane przedsiębior-

stwa do zapytywania Izby Katowickiej o wysokość frachtów morskich, jako jednego z czynników kalkulacyjnych. We wszystkich wypadkach Izba Katowicka udzielała odpowiedzi na postawione jej pytania, korzystając w tej mierze ze współpracy przedstawicieli linij żeglugowych w Katowicach.

W miarę nadsyłania przez linje żeglugowe wzgl. Państwowy Instytut Eksportowy komunikatów co do zmian w stawkach frachtowych, Izba podawała je do wiadomości w swym organie wzgl. komunikowała je wprost zainteresowanym przedsiębiorstwom.

Izba Katowicka podała do wiadomości wszystkim związkom gospodarczym pismo Izby w Gdyni, w którem Izba ta zawiadamiała, że jej referat komunikacyjny udziela wszelkich informacyj w zakresie kosztów związanych z przeładunkiem towarów w porcie gdyńskim, frachtów morskich, połączeń okrętowych i taryf eksportowych, bądź importowych przez porty polskie.

Na wniosek Urzędu Morskiego w Gdyni przeprowadziła Izba Katowicka badania co do kalkulacji kosztów przewozu szeregu towarów dowożonych na G. Śląsk przez Hamburg i Szczecin, aczkolwiek nie pochodziły one z Niemiec lecz z krajów posiadających połączenia morskie z Polską. Tak samo zebrano kalkulację przewozu karbidu, rur, cynku i blachy cynkowej oraz salmiaku eksportowanego do krajów zamorskich przez porty niemieckie w porównaniu z kalkulacją takichże kosztów w razie przewozu przez Gdynię.

Izba Katowicka przesłała wynik powyższych, nieraz bardzo mozolnych, ze względu na niemożność natrafienia na rzeczywistego odbiorcę wzgl. nadawcę towaru, badań Urzędowi Morskiemu do wiadomości.

Izba Katowicka poinformowała przedsiębiorstwa swego obwodu o utworzeniu w Gdyni linji okrętowej „Far East Line“, mającej za zadanie utrzymać regularną komunikację pomiędzy Gdynią a portami Dalekiego Wschodu. Niektóre przedsiębiorstwa obwodu Izby jak: Śląskie Kopalnie i Cynkownie, oraz Giesche Sp. Akc. wyraziły gotowość eksportowania blachy cynkowej na przyszłość nie via Hamburg, jak dotychczas, a wspomnianą linją okrętową wprost z Gdyni.

Uprzywilejowanie eksportu dokonywanego przez linje bezpośrednie

W związku z przyjęciem przy eksporcie zamorskim zasady, że pomoc z rachunku wywozowego ma być w pierwszym rzędzie wypłacana tym firmom, które wysyłać będą swe towary do krajów zamorskich pozaeuropejskich bezpośredniemi linjami okrętowemi, Izba Katowicka zwróciła uwagę, że odnośny warunek stwarza dla linij okrętowych bezpośrednich poprostu monopol na transporty zamorskie, wyrażający się w tem, że linje te dyktują na przewóz towarów stawki, zazwyczaj niezmiernie wysokie, przyczem wszelkie usiłowania zmierzające do otrzymania od tych linij korzystniejszych stawek, jak to wynikało z relacyj zainteresowanych przedsiębiorstw górnośląskich, spełzały na niczem.

Przyjmując pod uwagę, że transporty niektórych artykułów, jak np. blachy ocynkowanej i cynkowej, przy korzystaniu z linij outsiderskich, uskutecznia się z przeładowaniem w Antwerpji, do której towary mogą być i są w praktyce dowożone przez polską linję „Żegluga Polska“, oraz mając na względzie, że eksport łamany z przeładunkiem w obcym porcie odbywa się również za konosamentem bezpośrednim, Izba Katowicka była zdania, że w tych warunkach nie należy uprzywilejować eksportu dokonywanego za pośrednictwem linij bezpośrednich, a wprost odwrotnie, sprawę wypłaty pomocy eksportowej traktować liberalnie i nie uzależniać jej od obowiązku wywozu tylko bezpośredniemi linjami okrętowemi.

P. K. P. a porty

Komisja Komunikacyjna Izby Gdyńskiej w odniesieniu do polityki taryfowej P. K. P. w zakresie popierania eksportu, wypowiedziała się za popieraniem eksportu przez obniżenie taryf przewozowych wewnętrznych dla surowców, służących do produkcji, przeznaczonej na eksport.

Przy omawianiu sprawy środków zaradczych na zarządzenia konkurencyjne kolei niemieckich względem naszych portów, wypowiedziała się Komisja za podjęciem ze strony P. K. P. konkurencji z kolejami niemieckiemi w odniesieniu do przewozów tranzytowych przez porty. Zwrócono również uwagę na zbyt małe pełnomocnictwa, udzielone przez Zarząd P. K. P. Przedstawicielstwu Kolei i Portów Polskich w Pradze czeskiej.

Projekt ustawy o pracy robotników portowych

Związek Izb przygotował projekt ustawy o pracy robotników portowych w Gdyni. Nie wchodząc w analizę tych postanowień projektu, które posiadają znaczenie czysto lokalne i zostały szczegółowo zaopinjowane przez zainteresowaną niemi Izbę w Gdyni — Związek Izb rozpatrzył przepisy, mające znaczenie zasadnicze; w szczególności ustosunkował się negatywnie do zamierzonego skoncentrowania w Urzędzie Morskim w Gdyni pośrednictwa między robotnikami portowymi i pracodawcami w zakresie wypłaty ekwiwalentu pieniężnego za urlopy, których robotnicy nie mogą wykorzystywać ze względu na to, że praca ich nie jest z natury rzeczy ciągłą u jednego pracodawcy, lecz dorywczą w szeregu przedsiębiorstw, co jest sprzeczne z przepisami ogólnego ustawodawstwa urlopowego, wymagającego stałego zatrudnienia u jednego pracodawcy w określonym okresie minimalnym dla nabycia przez robotnika uprawnienia do urlopu wypoczynkowego.

Ekwiwalent pieniężny miał według projektu wynosić dla robotnika, który przepracował 200 dni w ciągu roku — u różnych choćby pracodawców — trzydniowy jego zarobek, z tem, że środki na pokrycie związanych z tem wydatków pochodziłyby z opłat pracodawców, wynoszących 5% od wypłaconej robocizny. Z osiągniętych tą drogą sum, Urząd Morski pokrywałby umówione wyżej należności za urlopy, a pozostałą nadwyżkę zużywaćby miał na cele akcji kulturalno-oświatowej wśród robotników portowych.

Tego rodzaju rozwiązanie sprawy urlopów robotników portowych byłoby niewłaściwe, zdaniem Związku Izb. Z jednej strony odbiłoby się ono szkodliwie na konkurencyjności portu gdyńskiego, wprowadzając obciążanie przedsiębiorstw przymusową daniną na rzecz akcji filantropijno-opiekuńczej, ukrytą w różnicy między stawką 5% od robocizny, a istotnem obciążeniem pracodawcy z tytułu niewykorzystanych urlopów robotniczych, które wynosiłoby tylko do 1,66% kosztów robocizny. Z drugiej strony samo założenie takiego ujęcia kwestji urlopowej byłoby sprzeczne z intencją obowiązującego ustawodawstwa, oraz orzecznictwa Sądu Najwyższego — które idą po linji traktowania urlopu jako przymusowego niejako wypoczynku, nie zaś jako źródła dodatkowych korzyści materjalnych, wynikających z zamiany tego odpoczynku na wynagrodzenie pieniężne.

Powyższe stanowisko Związku Izb zostało uwzględnione w rozporządzeniu Prezydenta R. P. z dnia 27 października 1933 r. o pracy robotników portowych w Gdyni, które sprawę urlopów tych robotników rozwiązuje w ten sposób, że nadaje prawo korzystania z urlopów robotnikom, którzy w ciągu roku przepracowali w porcie 200 pełnych dniówek, przyczem wynagrodzenie za urlop wypłaca ten pracodawca, u którego robotnik portowy nabył prawo do urlo-

pu przez przepracowanie dwuchsetnej dniówki.

Należy przytem podkreślić, że stanowisko Izby Lwowskiej, zajęte w odniesieniu do tego projektu było odmienne, aniżeli stanowisko Związku Izb przemysłowo-handlowych. W szczególności Izba Lwowska wyraziła zapatrywanie, że niesłuszne jest stanowisko Związku, jakoby uprawnienia urlopowe, przewidziane w powyższym projekcie dla robotników portowych, były sprzeczne z obowiązującemi w tej mierze przepisami prawnemi i stwarzały dla tych robotników pewne przywileje w stosunku do robotników sezonowych. Z uwagi bowiem na charakter pracy robotników portowych, wymagający niejednokrotnie zatrudnienia zarówno w dzień jak i w nocy, nie można ich stawiać na równi z robotnikami sezonowymi.

Przedstawicielstwo Związku Izb w Gdyni i Gdańsku

Wobec wystąpienia Izby Przem.-Handlowej w Wilnie z wnioskiem, aby na obszarze portów polskiego obszaru celnego, t. j. Gdyni i Gdańska utworzono przedstawicielstwo Związku Izb Przem.-Handl., które miałoby informować zarówno Izby Przemysłowo-Handlowe, jak też Izby mieszane w Polsce o przybywających do tych portów transportach, stosunkach spedycyjnych, przeładunkowych, lombardowych, frachtowaniu okrętów i t. p. Izba Handlowa po porozumieniu się w drodze ankiety piśmiennej z członkami Rady Przybocznej wypowiedziała opinję, że tworzenie specjalnej ekspozytury Związku Izb w celach proponowanych przez Izbę Przem.-Handl. w Wilnie jest niepotrzebnem, albowiem zadania te doskonale może spełniać Izba Handlowa w Gdyni, a pozatem osoby zainteresowane mogą tych informacyj zasięgnąć w Urzędzie Morskim w Gdyni, w Radzie Interesantów Portu, wzgl. w Delegaturze Państwowego Instytutu Eksportowego w Gdyni.

Izba Sosnowiecka wypowiedziała się w tej kwestji również negatywnie.

W sprawozdaniu Izby Warszawskiej zostało podkreślone, że rozpoczęta w 1933 r. ściślejsza współpraca Izby Warszawskiej z Izbą Gdyńską w zakresie zagadnień morskich stanowić powinna właściwą formę uzgodnienia interesów sfer gospodarczych portu gdyńskiego z interesami życia gospodarczego całego zaplecza.

Popieranie rozbudowy i rozwoju Gdyni

Na cyklu konferencyj, dotyczących usprawnienia funkcjonowania portu w Gdyni ustalono zasady jaknajszerszego stosowania ulg, wynikających z rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 czerwca 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni.

Dla opinjowania wniosków przyjęto zasadę, że wniosek rozpatrywać należy pod kątem widzenia następujących kryterjów:

1. poprzednia działalność gospodarcza przedsiębiorstwa;
2. kwalifikacje kupieckie względnie fachowe właściciela lub kierownika firmy;
3. podstawy finansowe przedsiębiorstwa;
4. wkłady i inwestycje, poczynione lub zamierzone w Gdyni dla uruchomienia i prowadzenia przedsiębiorstwa;
5. czy zasięg przedsiębiorstwa i branża, którą reprezentuje, są w Gdyni gospodarczo uzasadnione i posiadają widoki rozwoju na przyszłość.

Odrębnie potraktowana została kwestja zwalniania banków od państwowego podatku przemysłowego. Ministerstwo wyraziło zgodę na wzięcie pod uwagę zwalnianie od podatku tych obrotów,

które wynikają z finansowania handlu portowego względnie też z działalności finansowej na terenie samej Gdyni.

Poważny sukces osiągnięto w przedmiocie zwalniania od opłat stemplowych przy podaniach, wnoszonych do urzędów państwowych, mających siedzibę w Gdyni oraz świadectwach, wydawanych przez te urzędy, pismach, stwierdzających umowy, zawierane przez spedytorów morskich, maklerów okrętowych i armatorów, jak również przy pismach, stwierdzających wykonanie takich umów.

Wreszcie uwzględniony został postulat, odnoszący się do zaliczenia przedsiębiorstw maklerskich do tej grupy płatników podatku obrotowego, do jakiej należą spedytorzy.

Uzansy portowe w Gdyni

W Komisji Morskiej Izby Gdyńskiej jako podstawa do dyskusji nad sprawą ustalania uzansów portowych posłużył referat st. referendarza Izby p. M. Korytowskiego na temat: „Istota ustalania zwyczaju handlowego w życiu gospodarczem". Z referatu tego wynikało, że ustalanie zwyczajów handlowych przez Izbę następuje z zasady tylko na żądanie władz, szczególnie sądowych. Dla uniknięcia przeszkód pracy portowej — gdyby z ustalaniem zwyczajów czekano na zapytania ze strony władz sądowych lub innych, — uznała Komisja Morska, że Izba przy współpracy portowych organizacyj zawodowych powinna z własnej inicjatywy zająć się badaniem portowych zwyczajów handlowych; ustalone zwyczaje będą miarodajne przy wyjaśnianiu konfliktów na tle pracy handlowej w porcie.

Usprawnienie aparatu handlowego Gdyni

Izba Warszawska przygotowała na początku roku 1933 materjały i wnioski, dotyczące usprawnienia aparatu handlowego w Gdyni celem powiększenia udziału Gdyni w handlu zagranicznym Polski. Materjały te, zgromadzone na czterech konferencjach w Izbie Warszawskiej oraz na posiedzeniu w Izbie Gdyńskiej przy udziale przedstawicieli Izby Warszawskiej, przedłożone zostały p. Ministrowi Przemysłu i Handlu na posiedzeniu Komisji dla Spraw Handlu w dniu 8 kwietnia 1933 r.

Celem szczegółowego rozpatrzenia wniosków, wyłonionych zostało pięć podkomisyj: skarbowa, polityczno-handlowa, kredytowa, komunikacyjna i socjalna. Podkomisje, na wzór Komisji do Spraw Handlu, obradowały przy udziale delegatów kompetentnych ministerstw, przedstawicieli Izb Warszawskiej i Gdyńskiej i zainteresowanych organizacyj gospodarczych. Opracowane przez podkomisje wnioski i postulaty dotyczyły zagadnień podatkowych, kredytowych, spraw handlowo-politycznych, socjalnych, celnych, komunikacyjnych i t. p.; szczegółowy tekst tych wniosków podany został w Biuletynie Izby Warszawskiej Nr. 4 za mies. kwiecień 1933 r. (str. 21—24).

Znakomita większość postulatów została przez czynnik urzędowy bądź natychmiastowo uwzględniona, bądź też realizacja ich zapowiedziana w najbliższym czasie. Niektóre tylko postulaty, których zasada uznana została za słuszną, wymagały bliższego opracowania, trzy zaś tylko wnioski nie spotkały się z aprobatą miarodajnych sfer urzędowych.

Eksploatacja strefy wolnocłowej w porcie gdyńskim

Przygotowania do uruchomienia strefy wolnocłowej w porcie gdyńskim spowodowały Izbę Warszawską do podjęcia studjów, mających na celu zbadanie formy eksploatacji stref wolnocłowych. Materjały, zebrane w tym przedmiocie zarówno w drodze korespondencyjnej jak i w drodze delegowania przedstawi-

cieli Izby do najważniejszych portów zagranicznych, posłużyły za podstawę do opracowania referatu, który podany został do wiadomości izb, z propozycją rozpatrzenia całokształtu zagadnienia na terenie międzyizbowym.

Równolegle z temi pracami Izba przeprowadziła badania nad zagadnieniami komercjalizacji i ewent. autonomizacji całego portu gdyńskiego.

Aukcje owocowe w Gdyni

Zagadnienie uruchomienia aukcyj owocowych w Gdyni było przedmiotem szczegółowych badań izb, które wystąpiły do Ministerstwa Przemysłu i Handlu z obszernym memorjałem, omawiającym warunki, na jakich udzielane winny być koncesje, oraz zakres pracy przedsiębiorstw aukcyjnych.

Związek Izb podkreślił przedewszystkiem, iż uznaje powstanie aukcyj owocowych w Gdyni za celowe ze względu na to, że należycie prowadzone aukcje mogłyby przyczynić się do rozwoju handlowego portu, tworzenia nowych regularnych linij okrętowych, uporządkowania stosunków w handlu owocowym w kraju oraz do pośrednictwa w dystrybucji towaru dla potrzeb państw bałtyckich. Na okres najbliższych 2—3 lat należy zezwolić towarzystwom aukcyjnym na sprzedaż bądź na rachunek własny, bądź komisową, bądź obu typów równolegle, gdyż niemożliwe jest obecnie określić zgóry, jakiego rodzaju aukcje bardziej odpowiadają i w przyszłości przyjmą się w naszym handlu owocowym. Zarazem Związek Izb wypowiedział się przeciwko udzielaniu aukcjom jakichkolwiek przywilejów czy preferencyj. Aukcje winny powstawać na zasadzie udzielanej przez władzę administracyjną 1-ej instancji koncesji bezterminowej, odwołalnej w każdej chwili, w razie stwierdzenia, że działalność aukcjonatora nie odpowiada warunkom koncesji. Koncesja upoważnia aukcjonatora do prowadzenia sprzedaży licytacyjnej owoców importowanych i krajowych zarówno na rynek wewnętrzny, jak i celem eksportu, względnie reeksportu oraz do wszystkich czynności z tem związanych. Sprzedaży towaru dokonywać winno przedsiębiorstwo aukcyjne jedynie z aukcji. W wypadku poważniejszych inwestycyj kapitału prywatnego na terenie portu gdyńskiego, Związek Izb uznaje jednak za wskazane, aby Ministerstwo Przemysłu i Handlu, w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu, zastosowało całkowite lub częściowe zwolnienie od celnych opłat manipulacyjnych towaru tych hurtowników, którzy nabędą go na koncesjonowanych aukcjach. Ministerstwo Przemysłu i Handlu przyznawać winno, zdaniem Związku Izb, wspomniane preferencje narazie na przeciąg 1 roku, lub następnie je prolongować na okres dalszy po wysłuchaniu opinji Związku Izb. Kontrolę nad aukcjami owocowemi winna sprawować w zakresie, przez rząd zleconym, Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni, urzędująca w danym wypadku z ramienia Związku Izb.

Związek Izb zastrzegł sobie możność zaopinjowania wzoru koncesji na aukcje owocowe w Gdyni, przyczem narazie zaproponował przyjęcie następujących postulatów, które winnyby być uwzględnione w koncesji: a) jako warunki uzyskania koncesji — fachowość ubiegających się o koncesję, mocne podstawy finansowe, stosunki z producentami zagranicznymi. Ponadto Związek uznaje celowość kaucji w wysokości 50 000; kaucja ta dotyczy wyłącznie odpowiedzialności z tytułu prowadzenia przedsiębiorstwa aukcyjnego. Z tytułu prowadzenia składu wolnocłowego przedsiębiorstwo aukcyjne wnosi odrębną kaucję. b) Dopuszczeni do kupowania owoców na aukcjach winni być hurtownicy owocowi, którzy mają prawo do uzyskiwania pozwoleń przywozowych na towary reglamentowane. Przyjmując jako regułę,

że w sprzedażach aukcyjnych będą brali udział wyłącznie kupcy, już zaopatrzeni w pozwolenia przywozowe, oraz że przedsiębiorstwa aukcyjne wyłączone są z dystrybucji towarów, Związek Izb uważa, że przedsiębiorstwa aukcyjne nie powinny otrzymywać pozwoleń przywozu. Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni złożyła przeciwko temu stanowisku votum separatum, wypowiadając się za udzielaniem przedsiębiorstwom aukcyjnym zezwoleń przywozu. c) Składy wolnocłowe, stanowiące własność aukcji, względnie specjalnie określone inne składy wolnocłowe, w których przechowywany jest towar, przeznaczony na aukcję (chłodnia), otrzymają w drodze specjalnych zarządzeń wszelkie uprawnienia, zmierzające do umożliwienia manipulacji towarem w tym zakresie, w jakim jest to niezbędne dla technicznego prowadzenia aukcji (branie próbek, przepakowywanie towarów). d) Przedsiębiorstwo aukcyjne otrzymuje prawo wystawiania faktur i dokumentów, zastępujących świadectwo pochodzenia przy odprawie celnej poszczególnych partyj towarów, w tych wypadkach, jeśli dokumenty (konosamenty, świadectwa pochodzenia) na towar aukcjonowany wystawione były na większą partję towarów, który na aukcji podzielono na mniejsze partje. e) Szczegółowy regulamin określi sposób prowadzenia aukcji, warunki wciągnięcia na listę uczestników i t. d. Regulamin ten zatwierdzany winien być przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, po wysłuchaniu opinji Związku Izb Przemysłowo-Handlowych.

Stała Wystawa Prób i Wzorów w Gdyni

Izba Warszawska złożyła Ministrowi Przemysłu i Handlu, opartą na referacie Izby Gdyńskiej, opinję Związku Izb w sprawie projektowanej Stałej Wystawy Prób i Wzorów w Gdyni. W opinji tej wyjaśniono, że na terenie Gdyni pracują w dziedzinie zagadnień wystawowych równolegle dwie organizacje, a mianowicie: „Towarzystwo Wystaw i Targów w Gdyni, S. A.“ i „Towarzystwo Stałej Wystawy Prób i Wzorów, Sp. z o. o. w Gdyni“.

Towarzystwo Wystaw i Targów w Gdyni, zainicjowane za wiedzą zarządu miasta przez grupę osób, która poprzednio pragnęła zorganizować Wystawę Sportów Morskich (patrz VI Sprawozdanie z Działalności Izby P. H. w Warszawie, za rok 1933, str. 138) ma już za sobą pewną pracę teoretyczną nad możliwościami wystawowemi w Gdyni. Przyszła spółka akcyjna ma posiadać kapitał zakładowy w wysokości jednego miljona złotych.

Towarzystwo Wystaw i Targów, S. A., w programie swej działalności zamieściło również m. in. zbadanie sprawy Wystawy Prób i Wzorów artykułów eksportu i importu morskiego, jako nieodzownej dla przyśpieszenia procesu przetwarzania się Gdyni w ośrodek handlowy, z czego wynika, że pomiędzy Towarzystwem Wystaw i Targów S. A., będącem jeszcze w stadjum organizacyjnem, a założoną już Spółką z o. o. pod firmą „Towarzystwo Stałej Wystawy Prób i Wzorów w Gdyni“, niema sprzeczności interesów, a przeciwnie, zamierzenia Towarzystwa Stałej Wystawy Prób i Wzorów idą całkowicie po linji zamierzeń Towarzystwa Wystaw i Targów S. A., gminy miasta Gdyni i organizacyj handlowych i przemysłowych miasta.

Wedle opinji Związku Izb, statut Towarzystwa Stałej Wystawy Prób i Wzorów został jednak zakreślony stanowczo za szeroko, należałoby go więc zrewidować i sprowadzić do konkretnych możliwości — a zatem do urządzenia jedynie pokazu prób i wzorów.

Sprawa powyższa została obszernie przedstawiona w Biuletynie Izby Warszawskiej za wrzesień 1934 Nr. 10, str. 28.

Do końca roku 1934 omawiana wystawa nie wykazała w dziedzinie organizacyjnej żadnej aktywności.

Targi Morskie w Gdyni

Dyrektor Śląskiego Towarzystwa Wystaw i Propagandy Gospodarczej w Katowicach, dr. Jerzy Łaszcz, wysunął projekt urządzania w Gdyni corocznych „Targów Morskich" o charakterze ogólnokrajowym i międzynarodowym, w połączeniu ze stałą wystawą polskich surowców i wytworów fabrycznych.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu skierowało powyższy projekt pierwotnie do opinji Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, która — przyznając projektowi szereg zalet — wypowiedziała jednak wątpliwości co do możności zorganizowania Targów, z uwagi na brak środków finansowych na wybudowanie niezbędnych pomieszczeń.

Po uzyskaniu opinji Izby Gdyńskiej Ministerstwo zażądało dodatkowo zaopinjowania projektu przez Związek Izb. Opinja Związku wypadła również negatywnie, a to z następujących względów:

Projekt dr. Łaszcza przewidywał organizację Targów Morskich w formie przedsiębiorstwa o charakterze czysto handlowym, a równocześnie zakreślał temu przedsiębiorstwu tak szeroki zakres działania, iż wkraczałoby ono w kompetencję instytucyj o charakterze publicznym, jak np. izba przemysłowo-handlowa, rada portu, giełdy i t. d., a z drugiej strony stanowiłoby dotkliwą konkurencję dla istniejących już przedsiębiorstw portowych, dzięki przywilejom, jakie Targi Morskie — wedle omawianego projektu — uzyskaćby miały wskutek nadania im wyłączności w pewnych dziedzinach pracy oraz charakter instytucji wyższej użyteczności publicznej.

Równocześnie Związek Izb wypowiedział się, że zorganizowanie stałej wystawy prób i wzorów artykułów, stanowiących przedmiot handlu zamorskiego, urządzonej w odpowiednim czasie — byłoby ze wszechmiar pożądane, z uwagi jednak na to, że należyte urządzenie podobnej imprezy łączy się ściśle z całokształtem planu rozbudowy portu i miasta Gdyni, koniecznem jest, by organizacja jej oparta została z jednej strony o czynniki portowe, a z drugiej o gminę miasta Gdyni, która wydaje się najbardziej powołaną do zrealizowania podobnego projektu. Poza tem impreza tego rodzaju mogłaby spełnić swoje zadanie, o ile uzyskałaby odpowiednie kierownictwo i personel zdolny z jednej strony do udzielenia wystawcy wskazówek co do cech, jakim odpowiadać powinny jego eksponaty, a z drugiej potrafiły odpowiednio informować zwiedzających o cenach, warunkach sprzedaży towarów, jakoteż o możliwościach produkcyjnych w zakresie danego artykułu względnie o wielkości partyj, któreby mogły być jednorazowo dostarczane przez wystawców.

Wystawa Pracy Portów w Gdyni

Związek Izb po zaznajomieniu się z wnioskiem urządzenia w Gdyni w roku 1934 wystawy pracy portów polskich według projektu Towarzystwa Wystaw i Targów w Gdyni — wyraził na wniosek Izby w Warszawie, uzgodniony z Izbą w Gdyni, następującą opinję:

Organizowanie w r. 1934 wystawy pracy portów polskich nie wydaje się jeszcze aktualne ze względu na niedostateczne nasilenie życia gospodarczego w Gdyni, co stanowiłoby przeszkodę do należytego zorganizowania i obesłania grupy przemysłów związanych z budową i eksploatacją portów, grupy komunikacji portowej i grupy handlu przez porty.

Co się zaś tyczy grupy ogólnej, obejmującej historję i geografję portów, żeglugę i przepływ towarów, technikę portów, administrację i organizację pra-

cy, rozwój przemysłu, warunki turystyczne i t. d., mającej wybitnie dydaktyczne i propagandowe zadania, — to Związek Izb przywiązuje tak wielkie znaczenie do tej sprawy, iż obawia się, że zorganizowanie tego działu w sposób pośpieszny odbiłoby się niekorzystnie na całej imprezie i mogłoby wskutek nieuniknionych niedociągnięć wywołać w opinji publicznej kraju, a szczególnie zagranicy — wrażenie ujemne.

Opierając się na powyższej ocenie, Związek Izb stwierdził, że urządzenie Wystawy Pracy Portów Polskich w roku 1934 byłoby przedwczesne i powinno być odłożone. Ministerstwo Przemysłu i Handlu, przychylając się do tego wniosku, odmówiło zezwolenia na urządzenie omawianej wyżej wystawy.

Klasyfikator bawełny w Gdyni

Wymienić należy wniosek sfer gospodarczych, zmierzający do ewentualnego powołania do życia instytucji klasyfikatora bawełny w Gdyni, przyczem funduszu na pokrycie związanych z tem kosztów miałby dostarczyć przemysł włókienniczy. Wniosek ten umotywowany był okolicznością, iż w zakresie klasyfikacji bawełny, Gdynia mimo, iż prawie wszystkie transporty tego surowca zakupywane przez przemysł polski są przez nią kierowane, w zupełności uzależniona jest od zagranicznych centrów bawełnianych. W odpowiedzi Izba Łódzka, doceniając w zupełności aktualność poruszonego zagadnienia, stwierdziła jednak, iż o ile chodzi o łódzki przemysł bawełniany, to tylko nieliczna część fabryk zwykła dostawy surowca arbitrować, przyczem od skutków ewentualnej dostawy gatunków niewłaściwych chroni je w większości wypadków t. zw. klauzula wymienna zawarta w umowie. W związku z tem koszty zainstalowania w Gdyni klasyfikatora bawełny winnyby zdaniem Izby Łódzkiej ponosić raczej firmy ekspedycyjne, zajmujące się dostawą bawełny.

Wykorzystanie portu gdańskiego

Prowadzone w sierpniu i wrześniu r. 1933 rokowania polityczne i gospodarcze z W. M. Gdańskiem obejmowały m. in. sprawę zapewnienia Gdańskowi przeładunku niektórych towarów. W wyniku tych rokowań zawarta została umowa, w której na podstawie statystyki przeładunków portowych w Gdańsku i Gdyni przyznany został Gdańskowi odpowiedni udział w przeładunku towarów, wymienionych w specjalnej liście. W umowie zawarte są również postanowienia dotyczące obniżenia kosztów przeładunku pewnych towarów w Gdańsku.

Praktyczne oddziaływanie tej umowy na konjunkturę przeładunkową w porcie gdyńskim będzie można ocenić według zdania Izby Warszawskiej dopiero po dłuższym okresie czasu.

Izba Warszawska uczestniczyła w gromadzeniu materjałów do powyższych rokowań, oraz w samym ich przebiegu za pośrednictwem swego przedstawiciela Dr. Władysława Rasińskiego.

Popieranie eksportu zamorskiego

Izba Krakowska pośredniczyła między eksporterami okręgu a firmami zagranicznemi, przyczyniając się w wielu wypadkach swą współpracą do zawarcia konkretnych tranzakcyj.

Z krajów zamorskich zasługuje na uwagę dążenie do ożywienia stosunków handlowych ze Stanami Zjednoczonemi Ameryki Półn. W szczególności zainteresowała Izba Krakowska m. in. firmy okręgu możliwościami wywozu wyrobów alkoholowych, beczek i klepek, lepu na muchy, skórek gęsich, wyrobów powroźniczych, futerek zwierzęcych, kocy wełnianych i t. d.

Izba Krakowska nawiązała kontakt z biurem w Nowym Jorku podejmującem akcję w zakresie rozwoju wzajemnych stosunków polsko-amerykańskich.

Izba Krakowska zwróciła uwagę na Boliwję, jako na rynek zbytu wyrobów koszykarskich, wyrobów bawełnianych, mebli giętych, na Argentynę, odnośnie wywozu grzybów, na Brazylję w sprawie możliwości wywozu ogórków kiszonych.

Ponadto w swej akcji uwzględniła Izba Egipt jako rynek zbytu dla artykułów chemicznych, obuwia, odzieży, wyrobów fajansowych, drutu, gwoździ i t. d., Tunis w zakresie wywozu odzieży i bielizny, tereny Afryki zachodniej, odnośnie wyrobów bawełnianych.

W roku 1933 nawiązała Izba Krakowska bliższy kontakt z Konsulatem R. P. w Sidney w sprawie współpracy nad rozwojem stosunków handlowych okręgu z Australją.

Z uwagi na szczególnie żywe zainteresowanie firm okręgu możliwościami zbytu na rynku palestyńskim, Izba przeprowadziła badania, przy pomocy naszych konsulatów w Tel-Aviv i w Jerozolimie, oraz Izby Palestyńsko-Polskiej. Badania te dotyczyły w szczególności wędlin koszernych, lekkiego obuwia damskiego, przyborów i kapeluszy plażowych, wyrobów koszykarskich i szklanych.

Izba Krakowska wzięła udział w finansowaniu przez Związek Izb prac p. T. Albińskiego, korespondenta Państw. Instytutu Eksportowego w Indjach, który rozwinął bardzo szeroką działalność propagandową na rzecz zbytu naszych wyrobów w Indjach Brytyjskich.

Standaryzacja konserw rybnych

Ponieważ produkcja konserw rybnych jest jeszcze pod względem technicznym i jakościowym zupełnie nieuregulowana, Izba Warszawska podjęła na życzenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu inicjatywę przeprowadzenia wstępnych studjów w kierunku opracowania wymogów standaryzacyjnych dla trzech głównych produktów, t. j. szprotów w oliwie, skumbrji i byczków.

Przy zbieraniu licznych materjałów okazało się, że istnieją poważne różnice w wielkościach używanych puszek, a zwłaszcza w zawartości konserw. Różnice w wadze brutto i netto odbiegały znacznie od przyjętych w handlu międzynarodowym wymogów, a ilości oleju zawartego w puszkach wahały się między poszczególnymi wytwórcami o sto procent.

W ogólnej ocenie badane produkty wypadły niejednolicie zarówno w jakości, jakoteż w wyglądzie. Zbyt duże odchylenia w wadze świadczą w nieużywaniu wag do przeważenia napełnionych puszek oraz o silnej konkurencji, przyjmującej formy wysoce niepożądane.

Na zebraniu zwołanem w powyższych sprawach w dniu 11 kwietnia 1935 r. przedyskutowano szczegółowo przy współudziale przedstawicieli Izb i wytwórców projekt przepisów standaryzacyjnych, mających obowiązywać przy wywozie konserw rybnych. Projekt ujmuje minimalne wymogi dla urządzeń wytwórni konserw, określa surowiec, jakość oleju i puszki, przerób, jakość gotowego produktu oraz opakowania. Nadzór nad przestrzeganiem przepisów miałby, według jednomyślnego życzenia, sprawować Inspektor Standaryzacyjny Zw. Izb Przemysłowo-Handlowych.

Ustalenie zasadniczych wymogów jakościowych dla konserw rybnych wywrze, zdaniem Izby Warszawskiej, dodatni wpływ w kierunku uzdrowienia stosunków w tej gałęzi, zwłaszcza na rynku wewnętrznym.

Eksport przetworów mięsnych na rynki zamorskie

Izba Warszawska w swem sprawozdaniu za 1933 r. zaznacza, iż połączenia zamorskie są, zdaniem sfer go-

spodarczych, naogół niewystarczające dla eksportu przetworów mięsnych. Poważną trudnością hamującą eksport przetworów mięsnych na rynki zamorskie, jest długi transport i wysoka temperatura, przetwory mięsne są bowiem artykułem łatwo psującym się, nieodpornym na wilgoć i zmiany temperatury. W związku z tem należałoby kontynuować prace nad stworzeniem norm i zastosowaniem odpowiednich metod produkcji i opakowania towaru, uwzględniając równocześnie specjalne wymagania odbiorcy zagranicznego. Ważnem dla udogodnienia transportu i skrócenia czasu jego trwania jest stworzenie własnych linij okrętowych z portu Gdyni do państw południowo-amerykańskich, licznych portów środkowej i południowej Afryki oraz portów azjatyckich.

Towar polski odznacza się wysoką jakością surowca. Pod tym względem nasze wyroby przewyższają często produkt zagraniczny, natomiast wiele do życzenia pozostawia sposób opakowania naszych przetworów mięsnych.

Konsument polski naogół nie zwraca uwagi na wygląd zewnętrzny, lecz raczej na zdrowotność i smak towaru, podczas gdy zagraniczny odbiorca przywiązuje zasadniczą wagę do apetycznego wyglądu i wzorowego opakowania.

Import herbaty przez porty polskie

Izba Warszawska w sprawozdaniu za 1933 r. stwierdza, iż prawie cały import herbaty prowadzony jest przez nasze porty Gdańsk i Gdynię, z czego na Gdańsk przypada 51%, a na Gdynię 49% importu.

Należy podkreślić, iż port Gdyni dostosował się już nietylko do wielkich przeładunków towarów masowych (węgiel, drzewo), ale i wysokowartościowych towarów drobnicowych, zajmując przy przeładunku herbaty równorzędne miejsce z Gdańskiem.

Importerzy w dalszym ciągu korzystali z kredytów zagranicznych do trzech miesięcy.

Handel bezpośredni z Indjami

Izba Katowicka w sprawozdaniu za 1933 rok zaznacza, iż dążyła do organizacji bezpośredniego handlu z Indjami. W tej materji nie osiągnięto konkretnych rezultatów, gdyż ankieta rozpisana wśród przedsiębiorstw nie wywołała zainteresowania co do ewentualnego uruchomienia w Gdyni składów towarowych na artykuły pochodzenia indyjskiego.

Zbyt węgla okrętowego

Zbyt węgla okrętowego, według sprawozdania Izby Katowickiej, wynosił w 1933 r. 281 748 t (w 1932 r. 270 418), czyli wzrósł o 4,18%. Zwyżka ta pozostaje w związku z odpowiednią polityką cen stosowaną przez przemysł węglowy do tego rodzaju węgla, którego ceny utrzymane były na poziomie cen konkurencji w innych portach o dużym ruchu bunkrowym.

Import śledzi

Uznając całkowicie słuszność obaw wyrażonych przez przemysł przetwórczo-rybny zachodnio-południowej Polski co do sprawnego funkcjonowania organizacji importu śledzi świeżych drogą morską w okresie letnich miesięcy Izba Katowicka poparła wobec Ministerstwa Przemysłu i Handlu ponowny memorjał fabryk przetwórczo-rybnych swego obwodu w sprawie wstrzymania stosowania klauzuli morskiej w pozwoleniach na prawo przywozu śledzi świeżych z Niemiec na czas miesięcy letnich lipiec-wrzesień, prosząc jednocześnie Ministerstwo o przyjęcie delegacji tego przemysłu, udającej się do Warszawy celem bezpośredniego przedłożenia i wyczerpującego umotywowania Ministerstwu odnośnego postulatu.

W związku z dojściem do Izby Katowickiej wiadomości o zrzeszeniu się kilku firm gdyńsko-gdańskich w celu wyeliminowania od bezpośredniego udziału w imporcie śledzi angielskich olbrzymiej większości firm polskich, Izba w szczegółowym memorjale przedstawiła Ministerstwu niebezpieczeństwa tego stanu rzeczy, wypowiadając się za koniecznością niedopuszczenia wzgl. pokrzyżowania zamiarów firm śledziarskich gdyńsko-gdańskich, zmierzających do stworzenia sobie monopolistycznego stanowiska w handlu śledziami i osiągnięcia tym sposobem dużych zysków kosztem najbiedniejszych rzesz ludności.

Z. M.

UMOWA MORSKA POMIĘDZY WIELKĄ BRYTANJĄ A NIEMCAMI, ZAWARTA W LONDYNIE

18 czerwca 1935 r.

I. Pismo Samuela Hoare'a do p. von Ribbentropa

Foreign Office, 18 czerwca 1935.

Ekscelencjo!

1. W ciągu ostatnich kilku dni, przedstawiciele Rządu niemieckiego i Rządu Jego Królewskiej Mości dla Zjednoczonego Królestwa nawiązały rozmowy, głównym przedmiotem których było przygotowanie środków do zebrania się powszechnej konferencji w sprawie ograniczenia zbrojeń morskich. Obecnie z dużem zadowoleniem mam zaszczyt zawiadomić Waszą Ekscelencję o przyjęciu przez Rząd Jego Królewskiej Mości dla Zjednoczonego Królestwa, propozycji Rządu niemieckiego omawianej w ciągu tych rozmów, propozycji, na podstawie której przyszły rzeczywisty stan liczebny (strength) marynarki niemieckiej w stosunku do ogólnego stanu liczebnego marynarki członków Imperjum Brytyjskiego (British Commonwealth of Nations) będzie wynosił 35%. Rząd Jego Królewskiej Mości dla Zjednoczonego Królestwa uważa, iż ta propozycja w ogromnej mierze przyczyni się do przyszłego ograniczenia zbrojeń morskich (naval limitation). Sądzi on również, że umowa zawarta z Rządem niemieckim, którą uważa za umowę stałą i ostateczną, od dnia dzisiejszego, między obydwoma Rządami, ułatwi zawarcie powszechnej umowy w sprawie ograniczenia zbrojeń morskich między wszystkiemi mocarstwami morskiemi świata (naval Powers of the world).

2. Rząd Jego Królewskiej Mości dla Zjednoczonego Królestwa zgadza się również na wyjaśnienia udzielone przez przedstawicieli niemieckich, w czasie niedawnych rozmów, co do sposobów zastosowania tej zasady. Te wyjaśnienia mogą być streszczone w sposób następujący:

a) Proporcja (the ratio) 35% powinna być stosunkiem (relationship) stałym, inaczej mówiąc cały tonaż floty niemieckiej nie powinien nigdy być wyższy niż 35% tonażu globalnego sił morskich, określonego traktatem między członkami Imperjum Brytyjskiego (British -Commonwealth of Nations), albo też, jeżeli później żadne ograniczenie nie będzie nałożone traktatem co do tego tonażu, to nie wyższy niż 35% ogółu rzeczywistych tonaży członków Imperjum Brytyjskiego.

b) O ile przyszły ewentualny traktat powszechny w sprawie ograniczeń zbrojeń morskich nie zastosowałby metody ograniczenia zapomocą spółczynników ustalonych za wspólną zgodą między flotami różnych mocarstw, Rząd niemiecki nie będzie obstawać, ażeby do powyższego ewentualnego traktatu powszechnego, był włączony stosunek wymieniony w ustępie poprzednim, pod warunkiem jednak, żeby metoda przyjęta w tym traktacie dla ograniczenia przyszłych zbrojeń morskich była tego rodzaju, że przyczyni się do dania Niemcom absolutnej gwarancji, iż ten stosunek będzie mógł być utrzymany.

c) Niemcy zachowują stosunek 35% we wszelkich okolicznościach: a więc powyższy stosunek nie będzie nadwyrę-

żony przez budowle innych mocarstw. Jeśli równowaga powszechna zbrojeń morskich, taka, jaka była normalnie utrzymana w przeszłości, została gwałtownie złamana przez nienormalne i wyjątkowe budowle ze strony innych Mocarstw, to Rząd niemiecki zastrzega sobie prawo do zaproszenia Rządu Jego Królewskiej Mości dla Zjednoczonego Królestwa celem zbadania nowopowstałej, dzięki temu, sytuacji.

d) Rząd niemiecki w sprawie ograniczenia zbrojeń morskich jest zwolennikiem systemu dzielącego okręty na poszczególne kategorje i określającego maksymalny tonaż i (albo) uzbrojenie okrętów w każdej kategorji, oraz rozkładający tonaż przyznany każdemu Mocarstwu według kategorji okrętów. Wobec tego, w zasadzie, i z zastrzeżeniem postanowień zawartych poniżej w ustępie f), Rząd niemiecki jest skłonny zastosować stosunek 35% do tonażu każdej kategorji zachowywanych okrętów, oraz wprowadzać wszelką zmianę co do tego stosunku w jednej lub kilku kategorjach, zmianę mogącą wynikać z porozumień, ewentualnie zawartych w przyszłości w tej sprawie w powszechnym traktacie ograniczenia zbrojeń morskich; te porozumienia powinny być oparte na zasadzie, że wszelkie powiększenie jednej określonej kategorji będzie zrównoważone przez odpowiednie zmniejszenie w innych. Jeśli żaden powszechny traktat o ograniczeniu zbrojeń morskich nie będzie w przyszłości zawarty, lub jeśli przyszły powszechny traktat nie będzie zawierać klauzuli ustalającej ograniczenie według kategoryj, to sposób i granica do której Rząd niemiecki będzie miał prawo zmienić stosunek 35% w jednej lub kilku kategorjach będzie przedmiotem do uregulowania na podstawie porozumienia pomiędzy Rządem niemieckim i Rządem Jego Królewskiej Mości dla Zjednoczonego Królestwa, uwzględniając istniejące w tym czasie ogólne stanowisko poszczególnych flot (in the light of the naval situation then existing).

e) Jeśli inne poważne (important) Mocarstwa morskie utrzymają krążowniki i kontrtorpedowce (destroyers) w jednej kategorji, to w czasie trwania tego Niemcy będą korzystać z prawa utrzymania w jednej kategorji tych dwóch klas okrętów, chociaż wolałyby one widzieć te dwie klasy w dwóch odrębnych kategorjach.

f) Jednak, w sprawie łodzi podwodnych, Niemcy, nieprzekraczając stosunku 35% względem globalnego tonażu, będą mogły posiadać tonaż łodzi podwodnych równy tonażowi łodzi podwodnych posiadanemu przez członków Imperjum Brytyjskiego (British Commonwealth of Nations). Niemniej Rząd niemiecki zobowiązuje się, iż oprócz wypadku zajęcia okoliczności wskazanych w zdaniu bezpośrednio następującem, tonaż Niemiec co do łodzi podwodnych nie przekroczy 45% całości tonażu podwodnego posiadanego przez członków Imperjum Brytyjskiego. W wypadku gdyby wyłoniła się sytuacja, która, jego zdaniem, stawiałaby Niemcy w konieczności z korzystania z ich prawa do procentowości tonażu łodzi podwodnych, przekraczającego 45% wyżej wzmiankowanego, Rząd niemiecki zastrzega sobie prawo do udzielenia uprzedniego zawiadomienia w tej sprawie Rządowi Jego Królewskiej Mości dla Zjednoczonego Królestwa i zgadza się, że zagadnienie to będzie musiało być przedmiotem przyznanej wymiany zdań (friendly discussion) przed tem niż Rząd niemiecki wykona to prawo.

g) Ponieważ jest wielce nieprawdopodobne, ażeby obliczanie stosunku 35% dawało dla każdej kategorji okrętów, liczby tonażu ściśle podzielne przez dopuszczalne indywidualne maximum tonażu dla okrętów takiej kategorji, więc pewne dopasowania (adjustments) będą może konieczne, ażeby Niemcy nie były

pozbawione możliwości wykorzystania całości swego tonażu. Wobec tego zgodzono się, że Rząd niemiecki i Rząd Jego Królewskiej Mości dla Zjednoczonego Królestwa uregulują na podstawie wspólnego porozumienia dopasowania konieczne w tym celu; zgodzono się, że to postępowanie nie powinno pociągać za sobą doniosłych lub stałych zmian w stosunku 35% ogółu sił morskich.

3. O ile chodzi o ustęp c) wyjaśnień wypowiedzianych wyżej, to mam zaszczyt zawiadomić Pana, że Rząd Jego Królewskiej Mości dla Zjednoczonego Królestwa przyjął do wiadomości zastrzeżenie i uznał prawo w nich wyszczególnione, pod warunkiem, że stosunek 35% będzie utrzymany w braku porozumienia o treści przeciwnej pomiędzy obydwoma Rządami.

4. Mam zaszczyt prosić Waszą Ekscelencję o zawiadomienie mnie, czy Rząd niemiecki potwierdza, iż propozycja Rządu niemieckiego została dokładnie wyrażona w poprzednich paragrafach niniejszej noty.

Mam zaszczyt i t. d.

SAMUEL HOARE.

II. Odpowiedź p. von Ribbentropa Sir Samuelowi Hoare'owi

Londyn, 18 czerwca 1935.

Ekscelencjo!

Mam zaszczyt potwierdzić odbiór noty Waszej Ekscelencji z datą dnia dzisiejszego, którą Pan zechciał mnie zawiadomić w imieniu Rządu Jego Królewskiej Mości dla Zjednoczonego Królestwa notę następującą:

(Tu następuje przekład niemiecki paragrafów 1 do 3 pisma Sira Samuela Hoare'a).

Mam zaszczyt potwierdzić Waszej Ekscelencji, że propozycja Rządu niemieckiego jest dokładnie wyrażona w nocie powyższej, i zaznaczam z przyjemnością, iż Rząd Jego Królewskiej Mości dla Zjednoczonego Królestwa przyjmuje tę propozycję.

Rząd niemiecki, ze swej strony, także jest zdania, że umowa, do której obecnie doszło z Rządem Jego Królewskiej Mości dla Zjednoczonego Królestwa, a która według niego jest umową stałą i ostateczną, wchodzącą w życie z dniem dzisiejszym pomiędzy obydwoma Rządami, ułatwi zawarcie powszechnej umowy w tej sprawie pomiędzy wszystkiemi mocarstwami świata.

Mam zaszczyt i t. d.

JOACHIM VON RIBBENTROP

Ambasador nadzwyczajny i pełnomocny Niemiec.

ZENON MARYNKIEWICZ

KRONIKA USTAWODAWCZA

Certyfikaty pasażerskie i bezpieczeństwa

Minister Przemysłu i Handlu wydał rozporządzenie z 10 sierpnia 1935 r. o urządzeniach pasażerskich na statkach morskich oraz o certyfikatach pasażerskich. (Dz. U. R. P. Nr. 61, poz. 392). Każdy statek morski, przewożący więcej niż 12 pasażerów w podróżach międzynarodowych, powinien posiadać certyfikat pasażerski, wymieniający zakres i rodzaj uprawianej żeglugi pasażerskiej, dopuszczalną ilość pasażerów, oraz stwierdzający, że statek odpowiada warunkom w powyższem rozporządzeniu. W celu otrzymania certyfikatu pasażerskiego statek powinien być poddany inspekcji urządzeń pasażerskich przynajmniej raz w roku, według przepisów instrukcji załączonej do rozporządzenia z 10 sierpnia 1935 r. Na podstawie protokółu inspekcji urządzeń pasażerskich władza inspekcyjna wydaje certyfikat pasażerski łącznie z certyfikatem bezpieczeństwa, ustalonym przez międzynarodową konwencję z 31 maja 1929 r. o bezpieczeństwie życia na morzu (Dz. U. R. P. z 1934 Nr. 88, poz. 815), według wzoru dołączonego do rozporządzenia z 10 sierpnia 1935 r. Właściciel, armator lub kapitan statku powinien niezwłocznie zawiadomić pisemnie właściwą władzę inspekcyjną o okolicznościach każdego wypadku, powodującego utratę życia lub ciężkie uszkodzenie ciała pasażera lub członka załogi oraz o każdem usunięciu, przerobieniu lub zainstalowaniu nowych urządzeń pasażerskich. Certyfikat pasażerski nie upoważnia do przewozu emigrantów. Warunki przewozu emigrantów statkami pasażerskiemi określą szczególne przepisy. Certyfikat pasażerski powinien być zawsze przechowywany na statku.

Dzienniki okrętowe i maszynowe

Sprawa prowadzenia dzienników okrętowych i maszynowych na polskich statkach handlowych została szczegółowo uregulowana rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z 31 lipca 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 62, poz. 395). Dziennik okrętowy należy prowadzić na statkach o pojemności powyżej 150 m^3 brutto; dziennik maszynowy — na statkach handlowych o napędzie mechanicznym, posiadających główne maszyny napędowe o mocy powyżej 200 IKM. Dziennik okrętowy prowadzi służbowy oficer nawigator, — zaś dziennik maszynowy — służbowy oficer mechanik według załączonych do rozporządzenia wzorów. Dzienniki wydane według dotychczasowych wzorów mogą być używane do czasu ich zużycia.

Pomiar tonażu statków handlowych

W Dzienniku Ustaw Nr. 39 pod poz. 270 został ogłoszony układ między Polską a Irlandją, dotyczący pomiaru tonażu statków handlowych, podpisany w Dublinie 19 października 1934 r. Układ ten przewiduje, że statki zaopatrzone w świadectwa rejestracyjne oraz inne papiery krajowe, wydane w należytej formie przez władze kompetentne Wolnego Państwa Irlandzkiego, będą uznane przez władze polskie za posiadające tonaż wskazany w wymienionych dokumentach i będą zwolnione od powtórnego pomiaru w portach polskich; podobne uprawnienia będą przysługiwać polskim statkom zaopatrzonym w świadectwa rejestracyjne lub inne

dokumenty krajowe wydane przez władze polskie, a więc w portach Irlandji statki polskie będą zwolnione od ponownego pomiaru tonażu.

Przewóz emigrantów

Umowa handlowa między Polską a Wielką Brytanją, podpisana w Londynie 27 lutego 1935 r., została ogłoszona w Nr. 59 Dziennika Ustaw pod poz. 380. Art. 10 tej umowy zawiera szczegółowe przepisy co do przewożenia emigrantów z Polski przez brytyjskie spółki żeglugowe.

Fundusz Obrony Morskiej

Minister Spraw Wewnętrznych okólnikiem z 8 sierpnia 1935 r. (Dz. Urz. Min. Spr. Wewn. Nr. 25, poz. 145) wyjaśnił, iż obok subwencyj na cele wychowania fizycznego i przysposobienia wojskowego i na Ligę Obrony Powietrznej Państwa w budżetach związków samorządowych winny być nadal utrzymane w granicach równowagi budżetowej subwencje na Fundusz Obrony Morskiej, a to ze względu na doniosłe państwowe znaczenie tego Funduszu.

„Święto Morza"

Ministerstwo Opieki Społecznej pismem okólnem z 15 czerwca 1935 r. (Dz. Urz. Nr. 10, str. 316) zaleciło wszystkim urzędom podległym i instytucjom nadzorowanym współpracę z Głównym Komitetem Wykonawczym „Święta Morza" w jego akcji propagowania problemu morza w społeczeństwie polskiem.

Rozszerzenie granic Gdyni

Rada Ministrów rozporządzeniem z 8 czerwca 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 42, poz. 281) włączyła do miasta Gdyni gminy wiejskie Cisowę i Orłowo Morskie oraz niektóre grunty gmin wiejskich Kosakowa i Rumji.

Popieranie rozwoju i rozbudowy Gdyni.

Jednolity tekst rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z 1 czerwca 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni z uwzględnieniem zmian i uzupełnień wprowadzonych rozporządzeniem Prezydenta Rzeczp. z 24 listopada 1930 r. i ustawą z 18 marca 1935 r. oraz z zastosowaniem odpowiedniej numeracji artykułów został ogłoszony w Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 42 pod poz. 285.

Lotnisko w Gdyni

Ministerstwo Komunikacji obwieszczeniem z 8 kwietnia 1935 r. (Monitor Polski Nr. 117, poz. 149) zarządziło od dnia 30 kwietnia b. r. otwarcie do użytku publicznego lotniska w Rumji koło Gdyni. Lotnisko znajduje się na Półn.-zachód od Gdyni w odległości 13 km od środka miasta. Połączenie z miastem 0,7 km od st. kol. Rumja-Zagórze, następnie 20 minut do st. kol. Gdynia. Szczegółowy opis lotniska, mapa topograficzna i plan sytuacyjny zostały podane w Nr. 117 Monitora Polskiego z 1935 r.

Minister Skarbu rozporządzeniem z 6 maja 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 36, poz. 257) utworzył na lotnisku w Gdyni (Rumja) oddział Urzędu Celnego w Gdyni pod nazwą „Oddział Urzędu Celnego w Gdyni — Lotnisko".

W związku z powyższem lotnisko w Gdyni (Rumja) staje się lotniskiem celnem.

Biuro Portowe P. K. P. w Gdyni

Na podstawie rozporządzenia Ministra Komunikacji z 30 lipca 1934 r. (Dz. Urz. Min. Kom. Nr. 25, poz. 148) zostało utworzone Biuro Portowe Polskich Kolei Państwowych z siedzibą w Gdyni. Zadaniem Biura jest: 1) regulowanie w obrębie portów, spraw ruchu towarowego i gospodarki wagonowej,

związanych z wywozem i wwozem towarów przez stacje portowe, 2) regulowanie spraw związanych z taryfami morskiemi, handlem morskim i akwizycją towarów w portach morskich i 3) współpraca z władzami portowemi i miejskiemi w sprawach rozwoju sieci kolejowej na terenie portu gdyńskiego.

Robotnicy portowi

Minister Przemysłu i Handlu rozporządzeniem z 31 maja 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 43, poz. 287) zmienił brzmienie § 13 rozporządzenia z 31 marca 1934 r. o trybie zaliczania w poczet robotników portowych (Dz. U. R. P. Nr. 32, poz. 291). Zasadnicza zmiana polega na tem, że Komisja Kwalifikacyjna może zaliczyć w poczet robotników portowych w przypadkach zasługujących na uwzględnienie także osoby nieposiadające obywatelstwa polskiego.

Zwaloryzowanie opłat portowych w Gdańsku

Z ważnością od 2 maja 1935 r. zostały zwaloryzowane taryfy opłat Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, a mianowicie taryfa opłat portowych z dnia 20 czerwca 1934 r. wraz z dodatkami i taryfa opłat za używanie dźwigów z dnia 20 czerwca 1934 r. wraz z dodatkami z tem, że obowiązujące dotychczas stawki należy pomnożyć przez cyfrę 173,524. Waloryzacja nastąpiła z uwagi na istniejące umowy polsko-gdańskie celem przywrócenia równowartości opłat portowych w Gdańsku w stosunku do odpowiednich opłat portu gdyńskiego. Przeliczone stawki Taryfy Opłat Portowych zostały ogłoszone w Nr. 5 Orędownika Rady Portu, zaś przeliczone stawki opłat za używanie dźwigów w Nr. 6 Orędownika Rady Portu. Nowe uregulowanie opłat składowych nastąpiło osobnem zarządzeniem Rady Portu, obowiązującem od dnia 14 czerwca b. r., a ogłoszonem w Nr. 7 Orędownika, zaś taryfa na dzierżawę wodnych placów składowych, administrowanych przez Radę Portu, została uregulowana zarządzeniem, obowiązującem od 1 lipca 1935 r. (Orędownik Rady Portu Nr. 9 z 1935 r.).

Odprawa celna w Gdańsku

Minister Skarbu rozporządzeniem z 18 lipca 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 52, poz. 341) zarządził, iż Urzędy Celne w Gdańsku mogą przyjmować zgłoszenia do ostatecznej odprawy celnej przywozowej lub odprawy warunkowej przywozowej tylko na te zagraniczne towary, które są przeznaczone dla potrzeb miejscowej konsumpcji względnie do użycia na obszarze W. M. Gdańska. Towary zagraniczne dostawione do urzędów celnych położonych w obrębie W. M. Gdańska, a przeznaczone dla Polski, powinny były być przekazane do ostatecznej odprawy celnej przywozowej lub odprawy warunkowej przywozowej do urzędów celnych położonych na obszarze Polski.

Zarządzenie to zostało odwołane z dniem 9 sierpnia 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 59, poz. 385); jednocześnie Minister Skarbu zarządził (Dz. U. R. P. Nr. 59, poz. 385), iż § 7 ust. 1 przepisów wykonawczych do prawa celnego (Dz. U. R. P. Nr. 90 z 1934 r. poz., 820) z dniem 9 sierpnia 1935 r. otrzymuje brzmienie następujące: „We wszystkich urzędach celnych położonych na polskim obszarze celnym cło pobiera się w biletach Banku Polskiego i polskich monetach zdawkowych“. W poprzednim tekście tego ustępu było przewidziane, iż w kasach urzędów celnych na obszarze W. M. Gdańska cło mogło być uiszczane także w walucie gdańskiej.

Port w Helu

Minister Skarbu rozporządzeniem z 28 czerwca 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 50, poz. 334) zarządził zwinięcie oddziału Urzędu Celnego w Gdyni „Port w Helu".

Rejestracja statków i łodzi żeglugi śródlądowej

Minister Komunikacji rozporządzeniem z 22 czerwca 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 50, poz. 330) uregulował sprawę rejestracji statków i łodzi żeglugi śródlądowej. Rejestracji podlegają statki i łodzie, z wyjątkiem państwowych i zarejestrowanych w jednym z portów morskich, bez względu na to, czy są czynne czy nieczynne. Rejestrację tę przeprowadza ten państwowy zarząd wodny, na którego obszarze działania znajduje się miejsce postoju statku lub lodzi, obrane przez właściciela. Zgłoszenia statku lub łodzi dokonywa się bezzwłocznie po wybudowaniu w kraju, a w przypadku nabycia zagranicą — bezzwłocznie po sprowadzeniu do kraju, w każdym razie przed ich użyciem do przewozu pasażerów lub ładunków albo do holowania innych statków i łodzi na polskich drogach wodnych. Zgłaszający powinien przy zgłoszeniu przedstawić wszystkie posiadane dokumenty, odnoszące się do statku lub łodzi. Urząd rejestrujący wydaje dokument rejestracyjny i znak numerowy. Dokument rejestracyjny powinien być wraz ze wszystkiemi innemi dokumentami, przechowywany stale na statku. Znak numerowy powinien być umocowany na miejscu, wskazanem przez urząd rejestrujący. Każdą zmianę właściciela, obranego miejsca postoju i nazwy, każdą przebudowę, połączoną ze zmianą wymiarów, urządzeń lub przeznaczenia oraz awarję i wycofanie z ruchu statku lub łodzi należy zgłosić w ciągu dwóch tygodni od czasu zajścia tych zmian.

Właściciel statku lub łodzi, podlegających corocznemu zgłaszaniu (art. 14 Rozp. Prez. Rzplitej z 6 marca 1928 r. Dz. U. Nr. 29, poz. 266) t. j. o powierzchni najwyżej 20 metrów kw. oraz bez względu na powierzchnię statków i łodzi sportowych rybackich i wybudowanych na jeden okres nawigacyjny lub na czas krótszy, obowiązany jest zgłaszać statek lub łódź przed 1 kwietnia każdego roku.

Nie podlegają zgłoszeniu do rejestracji w myśl rozporządzenia z 22 czerwca 1935 r. statki i łodzie, zgłoszone do spisu przed wejściem w życie tego rozporządzenia t. j. przed 18 października 1935 r. z wyjątkiem statków i łodzi podlegających corocznemu zgłaszaniu. Właściciele statków i łodzi, nie podlegających ponownemu zgłoszeniu, są obowiązani jednak najpóźniej w ciągu sześciu miesięcy od dnia 18 października 1935 r. przedstawić właściwemu urzędowi rejestrującemu posiadane zaświadczenie o spisie i znak numerowy, celem wymiany ich na dokument rejestracyjny i znak numerowy, odpowiadające przepisom rozporządzenia z 22 czerwca 1935 r.

Patenty żeglarskie

Minister Komunikacji rozporządzeniem z 1 lipca 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 54, poz. 349) zmienił rozporządzenie swe z 30 października 1933 r. o patentach żeglarskich (Dz. U. R. P. Nr. 3, z 1934 r. poz. 9). Wprowadzono odmienne nieco przepisy o taksach egzaminacyjnych. Ponadto termin do wnoszenia podań o świadectwa bez poddania się egzaminowi dla osób posiadających świadectwa wydane na podstawie dotychczasowych przepisów oraz żeglarzy nie posiadających takich świadectw został przedłużony do 31 grudnia 1940 r.

Łodzie motorowe i kajaki (cło)

Ministerstwo Skarbu okólnikiem z 28 maja 1935 r. (Dz. Urz. Min. Skarbu Nr. 15 poz. 363) wyjaśniło, iż przedmioty, stanowiące wyposażenie (osprzęt) łodzi

motorowych, niezbędne do prawidłowego i bezpiecznego pływania, przywożone z zagranicy łącznie z temi łodziami i odpowiadające pod względem ilości i jakości rozmiarom i przeznaczeniu tych łodzi, podlegają cłu razem z łodziami, według poz. 1154 pkt. 7 litera odpowiednia taryfy celnej przywozowej.

Jako wyposażenie (osprzęt) łodzi motorowych podlegające ocleniu w sposób ustalony powyżej uważa się: a) wmontowane radjo, zegar, termometr i t. p. wmontowane lub przytwierdzone przedmioty dostosowane do gotowej łodzi; b) komplet narzędzi o łącznej wadze do 20 kg włącznie; c) buda brezentowa, pokrycie brezentowe; d) flagi, drzewce do flag; e) kotwice, liny, odbijacze bosaki, pasy i koła ratunkowe, wiosła i t. p. osprzęt żeglarski; f) zapasowe: wał i śruba i g) specjalne poduszki nieprzytwierdzone do siedzenia zaopatrzone w paski, klamry i t. p. zapięcia w celu użycia tych poduszek w razie potrzeby zamiast sprzętu ratunkowego.

Ministerstwo Skarbu okólnikiem z 24 lipca 1935 r. (Dz. Urz. Min. Skarbu Nr. 22, poz. 510) wyjaśniło, iż w związku z postanowieniami ust. 2 § 16 przepisów wykonawczych do p. 1 ust. II art. 22 prawa celnego do sprzętu sportowego, który może być w ruchu podróżnych zwolniony od cła, zalicza się tylko jednoosobowe lub dwuosobowe kajaki składane, przeznaczone do osobistego użytku podróżnych.

Międzywojewódzkie Komitety Ochrony Rzek

Międzywojewódzkie Komitety Ochrony Rzek mają za zadanie ochronę wód otwartych przed zanieczyszczeniem. Istnieją one w Warszawie, Krakowie i Poznaniu. Wypełniają one swe zadania głównie przez ustalenie planu prac badawczych, koordynowanie tych prac oraz przeprowadzanie ich przez organ wykonawczy Komitetu — Placówkę Badawczą. Fundusze Komitetu składają się: z sum asygnowanych przez poszczególne Ministerstwa oraz z zasiłków ciał samorządowych, społecznych organizacyj przemysłowych, osób prywatnych lub zakładów przemysłowych.

W związku z zamierzeniem utworzenia trzech nowych Międzywojewódzkich Komitetów w Wilnie, Lwowie i Brześciu nad Bugiem, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych ustaliło wzór regulaminu dla tych Komitetów, ogłoszony w Nr. 14 Dziennika Urzędowego M. S. Wewn. pod poz. 75. Na podstawie pisma okólnego Ministerstwa Spr. Wewn. z 10 maja 1934 r. (Dz. Urz. Nr. 17, poz. 96) posiedzenia Komitetów odbywają się raz do roku w jesieni, zaś roczne sprawozdania z prac są nadsyłane Międzyministerjalnej Komisji do spraw ochrony rzek przed zanieczyszczeniem przy Ministerstwie Spraw Wewnętrznych, ponieważ Komitety Międzywojewódzkie są organami wykonawczemi tej Komisji.

Spust drzewa na wodach publicznych śródlądowych

Minister Komunikacji rozporządzeniem z 21 lipca 1935 r. szczegółowo uregulował sprawę spustu drzewa luzem na wodach publicznych śródlądowych (Dz. U. R. P. Nr. 62, poz. 394). Za spust drzewa luzem uważa się spławianie z biegiem wody, bądź pojedyńczych kloców drzewa, bądź kilku kloców, związanych ze sobą, jednak bez pomocy ludzi, na tem drzewie jadących. Taki spust na wodach publicznych śródlądowych może odbywać się tylko na podstawie pozwolenia, wydanego przez wojewódzką władzę administracji ogólnej. Nie wolno dokonywać spustu: 1) na wodach żeglownych, 2) na wodach używanych do spławu tratew, w okresach czasu, w których może się odbywać spław tratew i 3) w okresach czasu, kiedy zachodzi możliwość zamarznięcia kloców i wywołania wskutek tego spiętrzenia wody i zatorów.

WOJCIECH KRZYŻANOWSKI

PRZEGLĄD PRASY ZAGRANICZNEJ

W powodzi artykułów, jakie obecnie ukazują się w prasie światowej na temat konfliktu włosko-abisyńskiego, warto przytoczyć zamieszczony w Nr. 8 z r. b. paryskiego miesięcznika „La paix" artykuł pod charakterystycznym tytułem: „Rzym — Addis Abeba — Berlin".

Autor, Henri Serge, dla wyjaśnienia istotnych powodów, inspirujących politykę włoską, powołuje się na artykuł „Popolo d'Italia", napisany rzekomo przez samego Mussoliniego. „Stanowisko Włoch, cytuje autor, tłumaczyć należy dwoma przesłankami: bezpieczeństwem militarnem w Afryce Wschodniej i koniecznościami życiowemi Włoch". Tym „koniecznościom życiowym" poświęca autor szczególną uwagę i przypomina, że ta kategorja argumentów znana jest światu oddawna, a ostatnio posługiwały się niemi Niemcy cesarskie, kiedy domagały się „miejsca na słońcu", powołując się na przyrost naturalny, oceniany na 800 000 ludzi rocznie.

Jeżeli teraz zajrzymy do statystyk za okres 1912—1913, zaobserwujemy rzecz bardzo interesującą: mianowicie ilość Niemców w tych latach w poszczególnych kolonjach wygląda następująco: Togo — 216, Kamerun — 738, Afryka południowo-zachodnia — 2 998, Afryka wschodnia — 1 324, Nowa Gwinea — 348, wyspy Marszałkowskie — 66, Karoliny — 53, Marjany — 16, Samoa — 192, Kiao-Czau — 3 600, w sumie więc państwo kolonjalne niemieckie, liczące 2 058 449 kilometrów kwadratowych, potrafiło pomieścić zaledwie 9 551 obywateli metropolji, liczącej prawie 67 miljonów mieszkańców.

Z drugiej strony ruch emigracyjny Niemiec zdradzał w tym samym okresie czasu stałą tendencję do zmniejszania się. Średnia roczna ruchu wychodźczego, wynosząca w latach 1881—1890 przeciętnie 130 000 emigrantów, wynosi w okresie 1891—1910 już tylko 52 800, a w r. 1912 nie przekracza nawet 18 500.

A tymczasem, kontynuuje autor, mija lat 25, argumenty zaś, wysuwane przez przywódców Niemiec, pozostały te same. Werner Voelcker, mówiąc o propagandzie kolonjalnej Francji, pisze: „Przecież zawsze brakuje młodych Francuzów, którzy pragnęliby osiedlić się w kolonjach. Jakże inaczej wyglądałaby ta sprawa, gdyby Niemcy miały kolonje!" A dr. Schnee woła: „To sprawa życia i śmierci dla naszego narodu, który cierpi na brak ziemi". „Sprawa posiadania przez nas kolonij stała się sprawą o doniosłości światowej" — oświadcza generał von Epp.

* * *

Wydawana w Genewie przez zjednoczone umiarkowane arabskie partje nacjonalistyczne „La nation arabe", zamieszcza w Nr. 5 z r. b. na naczelnem miejscu list otwarty organizacyj panarabskich do Wysokiego Komisarza Syrji, w którym wyraża przekonanie, że „szlachetny naród francuski zrozumie, iż w jego własnym interesie leży przyznanie Syrji całkowitej niepodległości".

Zdając sobie sprawę, że podobne platoniczne wystąpienia niewiele posuną naprzód sprawę niepodległości krajów arabskich, autor obszernego komentarza do wspomnianego listu szuka dla Arabów sprzymierzeńców, odrzucając oczywiście mocarstwa europejskie, jako rywalizujące jedynie między sobą i wygrywające najwyżej różne grupy arabskie dla własnych celów. Właściwym

sprzymierzeńcem może być, zdaniem autora, jedynie Japonja, dostatecznie silna, jako przeciwniczka polityczna Włoch, Francji czy nawet Anglji, a dostatecznie odległa, aby mogła traktować kraje zamieszkałe przez muzułman, jako tereny jedynie ekspansji gospodarczej, a nie politycznej.

Na ustosunkowanie się czasopisma do konfliktu etjopsko-włoskiego wpływa sprawa warunków egzystencji muzułman w Abisynji, rzekomo upośledzanych przez większość etjopską. „Jedynie odsuwanie naszych braci przez kler koptyjski i misjonarzy europejskich nie pozwala nam się wypowiedzieć po stronie pokrzywdzonych. Wierzymy jednak głęboko, że przyznanie równouprawnienia wszystkim mieszkańcom Abisynji bez względu na wyznanie jest tylko kwestją czasu, tembardziej, że w interesie samej Abisynji leży przecież zjednoczenie wszystkich obywateli dla wspólnej sprawy".

* * *

Heidelberska „Geopolitik", zawsze szczegółowo i wyczerpująco opracowująca poruszane przez siebie zagadnienia, w numerze sierpniowym z b. r. poświęca ponownie (patrz Nr. 2 „Spraw morskich i kolonjalnych", str. 181) zagadnieniu abisyńskiemu dłuższy artykuł, w którym autor, Józef März, rozpatruje konflikt abisyńsko-włoski jako starcie się interesów Włoch i Wielkiej Brytanji. Ewentualne opanowanie Abisynji przez Włochy musi wywołać zdecydowany opór Anglji i to nietylko ze względu na zagrożenie gospodarki Egiptu przez zajęcie jeziora Tana, będącego, jak wiadomo, źródłem wód Nilu. Powody ostatnio notowanych zdecydowanych wystąpień Anglji (groźba zerwania stosunków dyplomatycznych, koncentracja floty na Morzu Śródziemnem) sięgają daleko głębiej; należy się w nich dopatrywać zaniepokojenia o los najważniejszej kolonji Imperjum, będącej niejako fundamentem jego mocarstwowości: chodzi tu o Indje i zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi na całej drodze od metropolji po Ocean Indyjski.

Droga do Indyj posiada 3 „drażliwe" punkty: Gibraltar, Suez i wylot Morza Czerwonego. O ile Gibraltar i Suez mogą uchodzić ciągle za pewne pod względem politycznym i strategicznym, o tyle podbój Abisynji wysunie w cieśninie Bab-el-Mandeb na pierwsze miejsce Włochy, a sytuacja geopolityczna Anglji ulegnie na tym odcinku drogi do Indyj zdecydowanemu pogorszeniu.

Znaczenie tej cieśniny docenił już Napoleon, który pragnął obsadzić w czasie wyprawy egipskiej małą wysepkę Perim, położoną w najwęższym miejscu cieśniny. Uprzedzili go jednak Anglicy, wysyłając oddział wojsk indyjskich. Zajęcie wysepki było początkiem podbojów angielskich. W r. 1839, mieszając się do sporów władców arabskich zajmują Anglicy Aden. Rozbudowując port, uważają go za „Gibraltar na arabskiem wybrzeżu", i rzeczywiście, Aden jest raczej strażnikiem żeglugi, aniżeli punktem wyjściowym dla dalszych podbojów na półwyspie arabskim. Druga strona cieśniny została zajęta znacznie później — początek Somali angielskiego sięga zaledwie ostatnich dziesiątków lat XIX wieku. Poprzednio została podbita niezdrowa lecz strategicznie niezmiernie ważna wyspa Sokotra na Oceanie Indyjskim, oraz obsadzono szereg drobnych wysepek, jak archipelag Kuria-Muria niedaleko wejścia do Zatoki Perskiej, oraz na Morzu Czerwonem wyspa Abd-el-Kuri i wyspy „Braterskie".

Znacznie skromniejszym sukcesom francuskim towarzyszyły przecież wielkie nadzieje. Po zajęciu Oboku, przepowiadano temu miasteczku przyszłość jako „Singapore Afryki", czy nawet miało odegrać rolę „Konstantynopola

Wschodu". Rzeczywistość nie potwierdziła tych dumnych przepowiedni, a głównym punktem kolonji stało się niedoceniane początkowo Djibuti. Jako końcowa stacja kolei, prowadzącej z Addis Abeba, Djibuti jest najważniejszym punktem wywozowym Abisynji, co było powodem, że Francja, zazdrosna o jego monopolityczne stanowisko, bez entuzjazmu powitała projekt Anthony Edena, przyznania Abisynji własnego dostępu do morza. Układem rzymskim z początku 1935, Francja zrzekła się skrawka Somali wraz z wysepką Dumera, pośpiesznie fortyfikowaną obecnie przez nowych władców.

Pozycja Francji jest zatem o wiele skromniejsza od pozycji Wielkiej Brytanji. Niemniej oba państwa starały się wspólnie nie dopuścić do wtargnięcia trzeciego konkurenta, co przez długi czas udawało im się wcale skutecznie. Dopiero około r. 1885 zjawiają się na somalijskim horyzoncie Włochy, zajmując to, co im pozostawili szczęśliwi konkurenci. Punktem wyjścia dla podbojów włoskich jest Massaua, zczasem stolica Eritrei, dzieła ministra Crispiego. Granice Eritrei zostały ustalone pomiędzy 1898 a 1902 r.

Włoskie Somali, podbite najpóźniej, bo dopiero w r. 1899, ustaliło swoje granice z Somali angielskiem w r. 1901, a z Abisynją w r. 1908.

Jest rzeczą oczywistą, że z uprzywilejowanej pozycji nad Morzem Czerwonem niechętnie rezygnuje Francja, a wcale nie ma zamiaru zrezygnować Anglja. Ta ostatnia zdecydowana jest raczej kosztem własnych terytorjów wyrównać Abisynji częściowe ustępstwa na rzecz Włoch, aniżeli dopuścić do podboju ostatniego niepodległego państwa abisyńskiego, co uczyniłoby Włochy faktycznymi władcami całej Afryki północno-wschodniej, wzdłuż której prowadzi droga do Indyj.

* * *

Ostatni, 25 numer wspomnianych już przez nas „Materjałow po nacjonalno-kolonjalnym problemem" (p. Nr. 2 „Spraw morskich i kolonjalnych" str. 179), w jaskrawych barwach maluje stosunki społeczne w Kongo Belgijskiem, ze szczególnem uwzględnieniem położenia robotników w przemyśle tej kolonji. Pomimo śmiesznie niskich płac roboczych, nagminnie szerzy się bezrobocie i to zarówno wśród tuziemców jak i białych robotników. Ci ostatni posiadają jednak zapewnioną pomoc w okresie bezrobocia, natomiast robotnicy kolorowi pozostawieni są całkowicie swojemu losowi, co oczywiście powoduje wśród nich katastrofalną śmiertelność. Jednocześnie anonimowy autor powołuje się na sprawozdania przedsiębiorstw, pracujących na terenie Konga Belgijskiego i podkreśla, że większość sprawozdań wykazuje poważne zyski

MARJAN SYDOW

„NIEPOTRZEBNY DOSTĘP DO MORZA"

Zdawałoby się, że po zawarciu niemiecko-polskiego paktu o nieagresji ustaną rewizjonistyczne zakusy po tamtej stronie, że normalnemu współżyciu sąsiedzkiemu w myśl paktu nic już nie będzie stało na przeszkodzie. Tej nadziei można było oddawać się tembardziej, że strona polska dała liczne dowody dobrej woli, choć tyle było tu powodów do nieufności i rezerwy, wobec doświadczeń tyloletniej kampanji, zwróconej przedewszystkiem przeciw naszemu dostępowi do morza.

Pesymiści, którzy z nieufnością odnosili się do nowego kursu filo-polskiego u Niemców, niestety mieli rację. Mamy na to dowód w dwóch publikacjach niemieckich najświeższej doby, które nieomal identyczne, uzupełniają się o tyle, że jedna z nich [1]), wydana jeszcze przed zawarciem paktu, przeznaczona jest dla niemieckiego rynku wewnętrznego, podczas gdy druga [2]), będąca jej niemal dosłownym przedrukiem, przeznaczona jest n a e k s p o r t, według wypróbowanych metod propagandy politycznej. Zanim jednak skonfrontujemy oba te wydawnictwa, dobrze będzie przypatrzeć się ogólnemu tokowi myśli oryginału niemieckiego prof. Schneidera.

Rzecz ta ukazała się w ramach cyklu p. t. „Schriften des Instituts für ostdeutsche Wirtschaft an der Universität Königsberg Pr.", wydanego przez dwóch profesorów Uniwersytetu królewieckiego: dr. Oswalda Schneidera i dr. Wilhelma Vleügelsa. I warsztat naukowy i powaga uczonych, którzy figurują jako wydawcy tego cyklu, winny gwarantować bezstronność i objektywność naukową wydawnictw stąd wychodzących. Niestety, tendencja polityczna mąci tu niejednokrotnie tok argumentacji naukowej i wypacza go w kierunku negatywnym.

Autor omawianej pracy, prof. dr. Oswald Schneider, dyrektor „Institut für ostdeutsche Wirtschaft" przy uniwersytecie królewieckim, zdradza zaraz na wstępie do swej pracy jej tendencję. Podkreśla „z punktu" rzekomą rozbieżność interesów gospodarczych poszczególnych dzielnic Polski, co będzie potem jednym z głównych wątków jego argumentacji.

Pierwszy rozdział, „Polska — kraj tranzytowy Europy Wschodniej", w samym tytule objawia tendencję dość przejrzystą. Chodzi o to, żeby podkreślić rzekomą przejściowość Polski i zaliczyć ją do Europy Wschodniej. Nauka polska dawno już odrzuciła tezę o przejściowości Polski i zaliczyła ją do Europy Zachodniej, za czem przemawiają zwłaszcza argumenty z dziedziny hydrografji [1]). Jeżeli więc prof. Schneider uważa Polskę za zlepek, dosłownie: „gdy chodzi o nowopowstałe państwo jak Polska, którego całość gospodarcza składa się z dzielnic krajów sąsiednich" — najprostszem byłoby ten „zlepek" rozłożyć na jego części składowe, t. j. poprostu powtórzyć rozbiory. I dalej jeszcze: „Dla takiego

[1]) Dr. Oswald S c h n e i d e r: Die Frage der wirtschaftlichen Unabhängigkeit Polens. Królewiec 1933.

[2]) Paul F. D o u g l a s: The Economic Independence of Poland. Cincinnati 1934.

[1]) Por. E. R o m e r: Rzut oka na Polskę. Przewodnik Kongresowy II Zjazdu Słowiańskich Geografów i Etnografów w Polsce 1927 r. Kraków, 1927.

państwa (t. j. dla Polski, uwaga red.), które powstając przerywa stare koneksje gospodarcze a nowe musi równocześnie budować", — z czego wynika, że powstałą w 150-letnim okresie porozbiorowym przymusową zależność gospodarczą dzielnic polskich od krajów zaborczych uważa autor za naturalny objaw, natomiast scalanie się połączonych dzielnic w Polsce Odrodzonej za proces sztuczny.

Radzilibyśmy prof. Schneiderowi zagłębić się w bogatą literaturę, dotyczącą fatalnego wpływu rozbiorów na rozkawałkowane części Polski, np. na zabór austrjacki, który w stuleciu 1772—1867 stał się wskutek centralistycznej polityki Wiednia z najbogatszej dzielnicy Polski najbiedniejszą. Możeby też zechciał zapoznać się ze sprawą zniszczenia kwitnącego przemysłu włókienniczego w Poznańskiem w okresie pokongresowym, na skutek zarządzeń celnych zaborców, sprzecznych z postanowieniami kongresu wiedeńskiego. W okresie powersalskim Polska zmuszona jest mozolnie odrabiać zaległości, goić rany zadane jej przez bezwzględną politykę zaborców i scalać to, co było rozerwane kordonami. Prof. Schneider widać nie pogodził się jeszcze całkowicie z faktem scalenia Polski i wciąż nawraca do owych czasów, gdy Prusy graniczyły z Rosją, gdy Wisła była poprzecinana trzema kordonami...

Ta naogół ukryta, lecz dość wyraźna tendencja ukazuje się jaskrawo w następnym rozdziale: „Jedność gospodarcza Polski a dzielnice". Usiłuje tu autor dowieść, że poszczególne dzielnice są stratne spowodu złączenia w jednym organizmie gospodarczym Polski. Pomija jednakże różne czynniki: 1) skutki polityki zaborców, 2) zniszczenie wojenne, 3) kryzysy powojenne. Ażeby móc osądzić, jakie trudności musimy zwalczyć choćby w scaleniu komunikacyjnem dzielnic, trzebaby porównać mapę kolejową z r. 1914 i z r. 1935. Szczególnie w zaborze rosyjskim rząd rosyjski celowo zaniedbywał komunikację, mogącą służyć stosunkom międzydzielnicowym. Stopniowo tylko i zwolna postępując możemy te zaniedbania odrobić.

Z następnych rozdziałów zasługuje tu na szczególną uwagę, ze względu na zainteresowanie czytelników „Spraw morskich i kolonjalnych", rozdział p. t. „Wolny dostęp Polski do morza". Już pierwsze zdanie wyraża tendencję całości: „Polska jest państwem śródlądowem, a w tym charakterze obszarem przejściowym między Europą Zachodnią i Wschodnią". Leżąc na międzymorzu bałtycko-czarnomorskim, Polska nie jest typowo śródlądowem państwem; przeczą temu zresztą różne fazy rozwoju jej granic, które w okresach pełni sił państwa dotykały na dużej przestrzeni Bałtyku i przejściowo także morza Czarnego. Kierunek Wisły, której dorzecze obejmuje $^3/_5$ całego obszaru dzisiejszej Polski, wskazuje drogę naszej ekspansji gospodarczej na północ i północny zachód. Rzecz naturalna, że rynki śródlądowe dla kraju jak Polska, mającego 96% granicy lądowej, będą zawsze korzystnemi rynkami zbytu, w warunkach normalnych. Autor nie wspomina jednak wcale, że warunki wymiany handlowej Polski z jej sąsiadami dotąd nie są normalne, że 70% granic Polski jest bądź zupełnie bądź częściowo zamkniętych dla ruchu towarowego; z pewnością nie z winy Polski (Litwa !) Takie przemilczenie np. długotrwałej wojny handlowej polsko-niemieckiej jest niezmiernie charakterystyczne dla metody prof. Schneidera.

Jeżeli więc autor z ukrytem ubolewaniem stwierdza, że Polska w rosnącym stopniu, zwłaszcza po r. 1926, korzysta w handlu z zagranicą z drogi morskiej, a nie wymienia przyczyn, które wprost zmusiły nas do omijania pośrednictwa niemieckiego, nie można takiej metody nazwać naukową. Raczej przeciwnie — jest to publicystyka propagandowa nie-

godna naukowca. Jeżeli dalej kilkakrotnie nazywa Gdańsk „niemieckim portem", mija się z prawdą, gdyż Gdańsk przestał być portem niemieckim w r. 1919.

Wysoce oryginalne jest rozumowanie autora, gdy chodzi o to, by dowieść, że Polsce dostęp do morza jest niepotrzebny. „Aż do ukończenia rozbudowy nowego portu w Gdyni (1929) odbywał się ruch handlowy Polski z zagranicą w ogromnej przewadze bez tarć za pośrednictwem tych portów niemieckich [1]), w których Polska, według propozycji Niemiec, podczas rokowań w Wersalu r. 1919 miała otrzymać strefę wolnocłową".

Bardzo logiczne: naco Polsce własny port, jeżeli Niemcy ją chętnie wyręczają w pośrednictwie zamorskiem? Poco ma Polska importować przez Gdynię ryż, bawełnę i t. p., jeżeli Brema i inne porty niemieckie sprzedają nam te i inne importy zamorskie fachowo i... każąc sobie suto płacić za te usługi!

Ażeby poprzeć swą tezę, posługuje się autor niejednokrotnie twierdzeniami, które nie wytrzymują ogniowej próby faktów. A więc: „Tylko co do wagi wzrósł znacznie polski handel zagraniczny przez porty Gdańsk i Gdynię. Co do wartości wzrost pozostaje daleko wtyle za wzrostem wagi". To się właśnie nie zgadza. Weźmy wywóz przez Gdynię w okresie 1928—1934, W tym okresie wywóz węgla wzrósł dwukrotnie, natomiast obroty innemi towarami (wyłączając złom) wzrosły czterokrotnie [2]). Uwzględniając okoliczność, że handel zagraniczny Polski po stronie wywozu obejmuje w ogromnej przewadze towary masowe o dużej wadze i niewspółmiernie mniejszej wartości, wzrost wywozu drobnicy należy uważać za objaw wysoce pomyślny i rokujący naszemu handlowi zamorskiemu lepszą przyszłość.

Streszczając się, stwierdzimy, że autor przeprowadza następujące tezy:

1. B. zabór pruski — według autora — jest ściśle wrośnięty jeszcze z czasów przedwojennych w system gospodarczy Niemiec i jest Polsce dla jej niezależności gospodarczej zupełnie niepotrzebny. Przynależność do Polski odbija się niekorzystnie na stanie gospodarczym tej dzielnicy, a nawet może ją doprowadzić do ruiny (tego określenia używa autor mówiąc o Śląsku).
2. Polska winna wyrzec się wszelkich planów masowego uprzemysłowienia, powinna zadowolić się przyrodzonym losem kraju rolniczego i ograniczyć się do roli dostarczycielki produktów żywnościowych dla innych krajów bardziej uprzemysłowionych.
3. Polska winna wyrzec się mrzonek o zdobyciu rynków światowych i skierować przedewszystkiem wszelkie swoje wysiłki w stronę handlu ze swym sąsiadem (zachodnim); w związku z tem uważa też autor, że d o s t ę p d o m o r z a j e s t P o l s c e p r a w i e z u p e ł n i e n i e p o t r z e b n y.

Książka ta o podkładzie naukowym a tendencji tak jaskrawo rewizjonistycznej — zamaskowany atak na Pomorze — wydana na pół roku przed zawarciem paktu o nieagresji, doczekała się w roku ub. wydania angielskiego. (Tytuł cytujemy w uwadze 2-ej na str. 1-ej tego art.). Lecz broń Boże nie żegluje tam dosłowny przekład pod nazwiskiem autora oryginału, prof. Schneidera. Na wydaniu anglo-amerykańskiem figuruje jako autor... Paul Douglas. Widocznie propaganda niemiecka uważała za niebezpieczne dla jej interesów ułatwienie

---

[1]) Do tych niemieckich portów autor zalicza Gdańsk!

[1]) Por. J. B o r o w i k: Ekspansja morska — czy autarkja? Przegląd Współczesny. Warszawa 1935, nr. 159, str. 13.

konfrontacji obu wydawnictw niemal identycznych a żeglujących pod odmienną firmą.

Nie omylimy się pewnie sądząc, że nie chodzi tu o plagjat. Mamy tu z pewnością przed sobą zręczny manewr, który jednak nie udał się, dzięki temu, że nie brak w Polsce ludzi, utrzymujących ścisły kontakt ze światem anglosaskim i mogących śledzić w tych dalekich krajach zamorskich kręte ścieżki niezmiennego w swych ostatecznych celach rewizjonizmu niemieckiego.

Książka pp. Douglasa—Schneidera, wydana w pamiętnym roku 1934, jest lapidarnym dowodem, że nie brak po tamtej stronie czynników pragnących storpedować porozumienie, osiągnięte z niemałym trudem a oparte na bezsprzecznie dobrej woli strony polskiej.

PROGRAM WYCHOWANIA WODNEGO DLA KÓŁ SZKOLNYCH LMK

Podany program nie jest ostatecznem sformułowaniem wychowania wodnego. Jednak drogi w nim wskazane będą zawsze temi szlakami, po których pójdzie praca w kołach szkolnych LMK.

W przyszłości wprowadzona zostanie do kół organizacja stopni wodnych. Będą one oparte na tych etapach pracy, jakie już istnieją w obecnym programie.

Lekturę odpowiednią dla wieku członka szkolnego LMK należy czerpać z różnych źródeł, a więc nietylko z wydawnictw LMK. Wobec braku odpowiedniej lektury dla młodszych, trzeba się posiłkować adaptacją.

Po wskazówki i instrukcje należy zwracać się do właściwych Okręgów. Nad całością pracy czuwa Zarząd Główny LMK, Komisja dla Spraw Młodzieży.

* * *

Program dzieli się na dwie części, uwzględniające warunki lokalne, w jakich znajduje się koło szkolne LMK: 1) zajęcia wodne, 2) zajęcia lądowe. W miejscowościach pozbawionych wody nadającej się do ćwiczeń przerabia się tylko „zajęcia lądowe". Młodzież z takich okolic może uzupełnić wychowanie wodne na obozach LMK, może także dążyć do uprawiania ćwiczeń wodnych na najbliższych wodach. Natomiast w miejscowościach mających wodę, przerabia się zarówno „zajęcia wodne", jak i „zajęcia lądowe". Na wodach, nadających się jedynie do uprawiania kajakarstwa wiosłowego, należy również realizować program wychowania wodnego, na który złożą się zarówno „zajęcia lądowe" jak i „Program wychowania wodnego dla kajakowców". Cały program wychowania wodnego dzieli się na etapy, zgodne z fazami psycho-fizjologicznemi młodzieży.

Zajęcia wodne

Etap 1-y (młodzież w wieku od 8 do 10 lat)

1. Przebywanie nad wodą i na płytkiej, dobrze znanej wodzie (brodzenie).
2. Zabawy na wodzie: wyścigi, piłka, pląsy, statek, puszczanie łódeczek (obserwacja), wydobywanie kamyków i muszelek z dna, bez zanurzania głowy w wodzie.
3. Zabawy na piasku.
4. Obserwacja życia na wodzie: a) ludzi i ich zajęć, b) flory i fauny, c) nazw i charakteru statków (łódź rybacka, prom, żaglówka i t. p.).
   Uwaga. Przebywanie nad wodą i w wodzie ma na celu zarówno zrozumienie znaczenia wody (zgodnie z wiekiem), jak i zżywanie się z wodą oraz przygotowanie się do pływania.

Etap 2-gi (wiek ten sam)

1. Prace z pierwszego etapu.
2. Nauka pływania (młodzież w wieku 9—10 lat): a) szybowanie i strzałkowanie (na wodzie płytkiej, by zawsze można było stanąć na dnie).
   Uwaga. Jeśli młodzież pływa, niech to czyni pod opieką i na płytkiej wodzie.
3. Zabawy: a) poławiacze pereł (z zanurzeniem głowy do wody, z wydechem i otwieraniem oczu w wodzie), b) skok do wody na nogi (wysokość do $1/2$ m), c) wyścigi na deskach, workach ze słomą i t. p. (leżąc na nich i wiosłując rękami), d) „kaczy nurek".
4. Dalsza obserwacja wody: a) powtarzanie poprzedniego etapu, b) zajęcia ludzi na wodzie, c) kwalifikowanie wody, jej znaczenie dla

okolicy (handlowe, gospodarcze, komunikacyjne: co się przewozi, skąd, dokąd), d) nazwy miejscowych łodzi, e) sposoby łowienia ryb (jakich), f) mierzenie stanu wody, g) czas zamarzania i odmarzania wody (najbliższej).

Uwaga. Poleca się dla opiekuna koła podręcznik: „Gry i zabawy na wodzie" — Kaliński. Jest on przydatny dla realizacji zarówno dwóch podanych etapów, jak i dla 3-go. W miarę ukazywania się nowych prac z tej dziedziny, będą rozsyłane komunikaty.

Etap 3-ci (wiek 10—12 lat)

1. Pływanie dowolnym stylem 25—30 metrów. (Głębokość wody do piersi).
2. Nurkowanie na przestrzeni 1—2 metrów z otwartemi oczami i wydechem.
3. Skok startowy z wysokości równej z powierzchnią wody (z bardzo niskiego pomostu).
4. Dalsza obserwacja wody.
5. Znaczenie Wisły (jej ujście do Bałtyku).

Uwaga. Na trzecim etapie przeważnie kończy się praca kół szkolnych LMK. w szkołach powszechnych. W wyjątkowych warunkach (posiadanie taboru, odpowiednia woda) można jeszcze przerobić etap 4-ty.

Etap 4-ty (wiek 13—15 lat)

Uwaga. Etap 4-ty jest początkowym etapem pracy w kołach gimnazjalnych (lub typu gimnazjalnego) LMK. Ponieważ niema pewności, że członek przerobił 3 etapy, należy je w ciągu roku (w skróceniu) przerobić, a gdyby były przerobione — powtórzyć. Szczególny nacisk położyć na spokojne zachowanie się na wodzie i na bezwzględną umiejętność pływania. Nikomu nie wolno wejść na łódź: a) bez umiejętności pływania, b) bez zabezpieczenia załogi przed utonięciem, c) bez odpowiedniej opieki.

Pływanie łodzią powinno odbywać się na oznaczonym i pewnym odcinku wody, na płytkich wodach (bez prądu lub o bardzo słabym prądzie).

1. Nauka wychowania bądź na małych łodziach rybackich, bądź na rozbrojonych żaglówkach (14-ty rok życia).
2. Pływanie jako załoga bądź na żaglówkach, bądź na kajakach żaglowych.

Uwaga. Pływanie na kajakach żaglowych odbywa się w miarę możności grupami, po kilka kajaków i pod baczną opieką.

Do nauki żeglarstwa najlepiej nadają się ćwiczebne żaglówki o 10 m kwadr. żagla (5-o osobowe).

a) Poznanie żaglówki lub kajaka żaglowego (praktyczne). Znajomość nazw poszczególnych łodzi i sprzętu.
b) Ożaglowanie i rozżaglowanie łodzi.
c) Pływanie tylko w załodze (umiejętność wykonywania wszystkich rozkazów sternika).
d) Sterowanie.

Uwagi.

1. Poleca się opiekunowi koła, instruktorom i sternikom dokładne przestudjowanie „Żeglarza Śródlądowego" — Szwykowskiego (cena zł 2.50).
2. Załoga czerpie swoje wiadomości tylko praktycznie.
3. Momentem wychowawczym będzie: karność, po-

słuch, sprawność, porządek w załodze.
4. Pływanie ma na celu dalszą obserwację na wodzie i zżywanie się z nią.
5. Żeglowanie odbywa się tylko wtedy, kiedy siła wiatru nie zagraża bezpieczeństwu załogi (w rozmiarach do 5-u stopni Beaufort'a dla żaglówek i 4-ch stopni dla kajaków żaglowych, przy uwzględnieniu warunków miejscowych.

e) Umiejętność malowania, testowania (dychtowania) łodzi. Rozbrojenie i uzbrojenie łodzi.
f) Pływanie dwoma stylami: 50 m na stojącej i 100 m na bieżącej wodzie.
g) Umiejętność ratowania się zapomocą liny i koła ratunkowego.
h) Ratowanie tonącego zapomocą linki z łodzi (lub przez rzucanie koła).

Etap 5-ty (wiek 16—18 lat)

1. Pełny kurs żeglarstwa według „Żeglarza Śródlądowego" — Szwykowskiego.
2. Ratowanie tonących z łodzi.
3. Umiejętność postępowania w razie wywrócenia się łodzi.
4. Dłuższe wycieczki łodzią żaglową.
5. Spływ lub wycieczka kilkodniowa, urządzana bądź przez LMK, bądź przez koło szkolne LMK.
6. Remont łodzi.
7. Gdzie można — budowanie łodzi i kajaków żaglowych (zajęcia praktyczne).
8. Pływanie różnemi stylami: 100 metrów i więcej na wodzie stojącej, 200 metrów i więcej na wodzie bieżącej. Skoki.
9. Ratowanie tonącego wręcz. Gry wodne.
10. Energiczna inicjatywa przy regulacji rzeki, w razie powodzi i jej skutków, zapobieganie powodziom (osobisty udział w obronie życia i mienia powodzian, zbiórki pieniężne na ten cel, uświadamianie).

Momentami wychowawczemi będą: opanowanie „siebie", rozwaga i odwaga, karność, koordynacja, zaradność, pomoc bliźniemu. Momentami kształcącemi: zrozumienie znaczenia wody (morza), zżycie się z nią, czynna postawa w związku z zagadnieniami wodnemi w Polsce.

Uwaga.

1. Jeśli pobliska woda nie nadaje się do ćwiczeń żeglarskich, należy przerobić „Program wychowania wodnego dla kajakowców".
2. Zwraca się uwagę, że zarówno kajakarstwo wiosłowe jak i wioślarstwo dostępne jest dla młodzieży dopiero od 16-go roku życia. Przed zaczęciem pracy na wodzie konieczne jest zasięgnięcie opinji lekarza.

Wychowanie wodne kajakowca

Etap 1-y (wiek 16—17 lat)

1. Zapoznanie się z kajakiem: stateczność, zwrotność, nośność, zanurzenie.
2. Nauka pływania kajakiem: wiosłowanie, zwroty, dobijanie, odbijanie, ładowanie, pływanie na fali i wietrze.
3. Pływanie indywidualne i zbiorowe: szyk torowy, rozwinięty, półtorowy, zwroty.
4. Doprowadzanie do porządku wywróconego kajaka.
5. Ratowanie tonącego przy pomocy kajaka. Udział w wycieczkach, organizowanych przez LMK. lub koło szkolne.
6. Sporządzanie kajaka i sprzętu. Urządzanie prymitywnej przystani dla kajaków.
7. Remonty i zimowanie kajaka.

Etap 2-gi (wiek 17—18—19 lat)

1. Utrwalanie poprzednich wiadomości.
2. Umiejętność kierowania zespołem kajakowym, ułożenie trasy, warunków bezpieczeństwa.

Uwaga.

1. Zajęcia lądowe według podanego programu.
2. Momenty wychowawcze i dydaktyczne jak wyżej.
3. Zamiast kajakarstwa można uprawiać wioślarstwo.

Lektura do wychowania wodnego

1. „Jak samemu zbudować płaskodenną łódź wiosłową" — Bohatyrew (cena 2.50).
2. „Harcerska łódź żaglowo-wiosłowa" — Gabryelewicz (cena 1.70).
3. „Gry i zabawy wodne". (Dla instruktorów i opiekunów kół) (cena 5.20).
4. „Budowa kajaków" (bez autora) (cena 4.—).
5. „Podręcznik kajakowca" — A. Heinrich (cena 5.50).
6. „Budowa dwuosobowego kajaka harcerskiego typu „H" — Jabłoński (cena 3.50).
7. „Roboty linowo-żaglowe na stopień żeglarza" — J. Kuczyński (cena 0.65).
8. „Wioślarz" (bibljoteka harcerskich drużyn żeglarskich) praca zbiorowa (cena 2.90).
9. „Podręcznik żeglarstwa regatowego" — Lenartowicz (cena 1.50).
10. „Mój kajak" (kajak bez wioseł) — Petyhorski (cena 1.20).
11. „Żeglarz Śródlądowy" — Szwykowski (cena 2.50).
12. „Przez jeziora i rzeki Bracławszczyzny" — Wisłocki.
13. „Krótki podręcznik pływania" — Zaleski (cena 1.50).
14. „Budowa modeli żaglowych, jachtów" — inż. Czarnecki.
15. „Odżywianie na obozach i na wycieczkach — dr. Korabiewicz.
16. „Vademecum żeglarza" — Stępień.
17. „Kajakami na szlaku wodnym" — W. Bublewski.
18. „Kajakiem z Warszawy"—M. Podhorska-Okołow.
19. „Wisła – Przewodnik dla turystów wodnych" — S. Szymborski.

Uwaga.

Łodzie żaglowe można budować z drukowanych planów:

1. Aleksandrowicza,
2. typu Strzelec 10 m kwadr.
3. typu Polskiego Związku Żeglarskiego,
4. kajak żaglowy typu inż. Paulego,
5. łódź żaglowa typu inż. Paulego,
6. kajak żaglowy P. 7 inż. Plucińskiego.

Wszystkie te plany można nabywać w księgarniach.

Zajęcia lądowe

Uwaga. Program „zajęć lądowych" uzupełnia program „zajęć wodnych" i przerabia się łącznie etapami. W miejscowościach pozbawionych wody, stanowi sam w sobie treść prac koła LMK., może być jednak uzupełniony na obozach LMK. i dojazdach na najbliższych wodach.

Etap 1-y (wiek 8—10 lat)

1. Zabawy na tym poziomie w marynarzy, rybaków i t. p.
2. Robienie łódek, okręcików z papieru, kartonu, tektury lub kory.
3. Nauka piosenek związanych z wodą (morzem).
4. Bajki związane z wodą (morzem) z przezroczami.
5. Beletryzowanie w formie dostępnej faktów i zdarzeń związanych z morzem i wodą, kolonjami zamorskiemi i t. p.
6. Zbieranie obrazków, ilustracyj, pocztówek, związanych z morzem i wodą.

7. Znajomość bandery marynarki Polskiej (bandery LMK).
8. Zbiórka na F. O. M.
9. Udział w uroczystościach związanych z morzem.

Etap 2-gi (wiek ten sam)

1. Praca jak w 1-szym etapie, nadto:
2. Modelowanie łodzi żaglowej z dykty lub tektury, modelowanie polskich okrętów zarówno wojennych jak i handlowych z podaniem (i umieszczeniem) nazwy i roli okrętu.
3. Piosenki i inscenizacje związane z morzem i wodą.
4. Układanie albumu z wycinków wydawnictw LMK.
5. Układanie na miejscu widocznem gazetki obrazkowej z wycinków wydawnictw LMK.
6. Zbiórka na F. O. M.
7. Udział w uroczystościach związanych z morzem.

Etap 3-ci (wiek 10—12 lat)

1. Prace jak uprzednio, a nadto:
2. Modelowanie łodzi z żaglami i umiejętność nazwania poszczególnych jej części.
3. Fragmentaryczne wiadomości o polskiem morzu (nietylko o Gdyni).
4. Czytanie i omawianie niektórych artykułów i powiastek znajdujących się w miesięczniku „Polska na morzu".
5. Zainteresowanie obozami i wycieczkami dla młodzieży, organizowanemi przez LMK.
6. Próba zorganizowania imprezy dochodowej na cele LMK.
7. Zaznajamianie młodzieży z zadaniami LMK. i obowiązkami członków LMK.
8. Sporządzanie modeli mundurów polskich marynarzy.
9. Zaznajamianie młodzieży ze sprawami kolonij zamorskich i polskim ruchem emigracyjnym.
10. Zbiórka na Fundusz Obrony Morskiej i Fundusz Akcji Kolonjalnej.

Etap 4-ty (wiek 13—15 lat)

1. Zainteresowanie się morzem i wodami śródlądowemi (znaczenie gospodarcze, obronne i t. d.).
2. Zainteresowanie się człowiekiem z nad wody (Kaszub, poleszuk).
3. Referaty z przezroczami na tematy związane z morzem i wodą.
4. Układanie gazetki morskiej z wycinków artykułów pism LMK i utrzymywanie jej na widocznem miejscu.
5. Lektura pism LMK. oraz a) „Z wybrzeża i o wybrzeżu" — Bernard Chrzanowski, b) „Z polskiego wybrzeża" — Pawłowski.
6. Fragmenty (z czasopism LMK.) z życia polskich kolonistów.
7. Aktualne zdarzenia.
8. Zwrócić uwagę na znaczenie wody dla człowieka i państwa, na historję polskiego morza.
9. Flota wojenna i handlowa (jej znaczenie, statystyka).
10. Znaczenie obozów i kolonij LMK. (dla młodzieży).
11. Zbiórka na F. O. M. i F. A. K. (Fundusz Akcji Kolonjalnej).
12. Udział i próba, zorganizowania imprezy dochodowej na cele LMK. oraz uroczystości „Święta Morza".
13. Konkursy na modele, ich wyścigi.
14. Sprawozdanie z obozu LMK. (kto był na nim).

Etap 5-ty (wiek 16—18 lat)

1. Prace propagandowo-dydaktyczne jak uprzednio, a nadto:
2. Dalsze budowanie modeli statków.
3. Wiadomości o morskiej żegludze polskiej.
4. Przerobienie zagadnienia: korzyści i potrzeby naszych wód.
5. Propaganda zadań i celów LMK. (rozszerzanie koła).
6. Urządzanie akademij w związku z morzem dla szkoły i starszego społeczeństwa.

7. Zagadnienia emigracji:
   a) przyrost ludności a rynki pracy,
   b) emigracja przedwojenna i powojenna,
   c) tereny i organizacja emigracji polskiej,
   d) zagadnienie znaczenia politycznego i gospodarczego emigracji.
8. Polska mocarstwowa a morze.
9. Współczesny obywatel a wychowanie wodne.

Lektura

1. Wydawnictwa LMK.: książki i czasopisma: „ABC o morzu" (LMK.), „Morze i Pomorze" — Smoleński, „Brzeg Bałtyku" Karczewski, „Biologja morza" — K. Demel i inne prace tegoż autora, „Skarby wód" — M. Siedlecki.

   Książki Gen. M. Zaruskiego: „Współczesna żegluga morska", „Na morzach dalekich", „Żaglowym jachtem przez Bałtyk", „Na pokładzie Witezia", „Na jachcie Witeź", „Moja czwarta podróż na Witeziu", „Na pokładzie Iskry", „Na skrzydłach jachtu".

   Innych autorów: „Na polskiej fali" — Bandrowski, „Płyną polskie okręty" — Jim Poker, „Mały słownik pionierów kolonjalnych", prace Gindrycha, „Walka o ujście Wisły" — prof. Czołowski, wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego w Toruniu, „Sprawy morskie i kolonjalne" (LMK.), „Szkwał" (LMK.), „Polska Bibljografja Morza i Pomorza", „Na nowe drogi" — praca zbiorowa — wyd. LMK, „O Polską siłę zbrojną na Bałtyku" — praca zbiorowa — wyd. LMK, „Dorobek Polski na morzu" — B. Polkowski, nadto beletrystyka związana z życiem na morzu i wodach.

Uwagi końcowe

1. Program podanych prac można rozumieć jako maksymalny. Stąd wniosek: jeśli się nie da wyczerpać całego materjału, należy przerobić jego partje najważniejsze.
2. Aby nie absorbować młodzieży zbyt wiele czasu, można zajęcia podzielić na zimowe i letnie, szczególnie przy realizacji pełnego programu t. zn. zajęć lądowych i wodnych.
3. Po ustaleniu pewnych szczegółów przez odpowiednie czynniki, etapy przerobionej pracy (i sprawdzonej) będą dawały podstawy do otrzymywania stopni (sprawności), (załogowy, żeglarz, sternik, kajakowiec, przodownik) i uprawnią do noszenia mundurów.
4. Dlatego też nawet w miejscowościach, gdzie woda jest w pewnem oddaleniu, należy robić wycieczki celem poznania jej.
5. „Zajęcia lądowe" można uzupełnić „zajęciami wodnemi" na obozach LMK i na najbliższych wodach.
6. Należy dążyć, aby cała młodzież polska umiała pływać. W tym celu należy wykorzystać wszystkie możliwości.
7. Program jest tak ułożony, że duża jego część koreluje z programem szkolnym, stąd łatwość w realizowaniu go.
8. Koła szkolne LMK mogą posiadać proporzec ligowy (LMK.).
9. Wobec tendencji budowania osiedli przez szkoły, pożądane jest, aby osiedla te były budowane nad wodami.
10. Dla nauczycieli — opiekunów kół szkolnych i instruktorów LMK. organizuje się corocznie dostępne obozy.
11. Wiadomości, mogące ułatwić pracę w kołach, będą stale podawane opiekunom i kołom szkolnym LMK
12. Program wychowania wodnego ma na celu intencje dydaktyczne i jest jednym z elementów wychowania obywatelskiego.

DR. STEFAN RYGIEL

BIBLJOGRAFJA BIEŻĄCA POLSKICH SPRAW MORSKICH, RZECZNYCH, EMIGRACYJNYCH I KOLONJALNYCH.

I. półrocze 1935 r.

I. SPRAWY MORSKIE I WYBRZEŻA POLSKIEGO.

AMUNDSEN, patrz: Krechowicz R.

1. APEL Akad. Związku Morskiego R. P. [o udział w akademji 10 lutego 1935]. Program Akademji. W-wa. S. 2.

2. ARCHIWUM Hydrobiologji i Rybactwa. Organ Stacji Hydrobiologicznej na Wigrach i Stacji Morskiej w Helu. Red. Mieczysław Bogucki i Alfred Lityński. T. VIII. Suwałki 1934 [1935]. S. 4, 292, tablic 3, tabel 8, mapa 1.

ARKTYKA, patrz: Krechowicz R., Lugeon J.

ATLANTYDA, patrz: Montyhert W.

A. Z. M. (Akademicki Związek Morski), patrz: Apel A. Z. M.

BAŁTYK, patrz: Bodniak St., Demel K., Demel Kaz. i Dłuski S., Goławski M., Korytowski K., Od Bałtyku do Morza Czarnego, Odezwa Inst. Bad. Lasów., O polską siłę zbrojną na Bałtyku, Płużański St.

„BARBARA", patrz: Pawłowicz B.

BIBLJOTECZKA Harcerskich Drużyn Żeglarskich pod red. Wit. Bublewskiego, patrz: Czarnecki Jan.

BODNIAK Stanisław. Ordynacja dla kaperskiej floty Polski z r. 1571. patrz: Komunikat Inst. Bałt. Serja III, Nr. 27.

BOGUCKI Miecz., red., patrz: Archiwum Hydrobiologji i Rybactwa.

3. BOY-ŻELEŃSKI Tad. Burza nad morzem Rzepeckiej-Iwanowskiej. W: Romanse cieniów (Wrażenia Teatralne).

CIECHOMSKI Feliks, art.-mal., patrz: Ginsbert Julj.

4. CONRAD Joseph. Zwierciadło morza. [The mirror, of the sea.] Przeł. Aniela Zagórska. W-wa. Dom Ks. Polsk. S. X, 221. (= Pisma zbiorowe J. Conrada, t. X.)

5. CYGAN Edward. Nad trzema wodami. Jasło. Okr. Zw. Młodz. Lud. S. 32.

6. CZARNECKI Jan. Budowa żeglownych modeli jachtów. W-wa. Gł. Księg. Wojsk. S. 77 + tabl. 3. (= B-czka Harcerskich drużyn żeglarskich pod red. Wit. Bublewskiego).

CZARNE MORZE, patrz: Od Bałtyku do Morza Czarnego.

CZECZOTT Rafał, patrz: Informator Morski i Kolonjalny.

„DAR POMORZA", patrz: Demel Kaz. i Dłuski S.

7. DEMEL Kaz. Z pomiarów termicznych Bałtyku, cz. 5. W: Archiwum Hydrobiologji i Rybactwa, t. 8.

8. DEMEL Kaz. i Dłuski S. Sprawozdanie z podróży odbytej na statku szkolnym „Dar Pomorza" na południową część ławicy środkowej Bałtyku. W: Archiwum Hydrobiologji i Rybactwa, t. 8.

DOBROT Aleksander, tłum., patrz: Engelbrecht H. C. i Hanighen F. C.

9. DOMANIEWSKI Janusz. Sprawozdanie z działalności Stacji Badania Wędrówek Ptaków za rok 1933. (= Acta Ornithologica Musei Zoologici Polonici, T. I, Nr. 11, 15. XII. 34). W-wa. S. 44.

10. DRZEWIECKI M. Pod fałszywą banderą. Łódź. „Republika". S. 32. (= Co tydzień powieść, Nr. 93.)

11. ENGELBRECHT H. C. i Hanighen F. C. Handlarze śmierci. [Merchants of death.] Zarys rozwoju handlu i przemysłu wojennego. Z 28 ilustr. Przetł. Aleksander Dobrot. W-wa. J. Przeworski. S. 343.

F. O. M., patrz: Odezwa L. M. K.-Sochaczew., Sprawozdanie L. M. i K.

12. GADOMSKI Zbign. i Możdżer Franc. Pięć lat na żaglowcu. Pamiętniki z podróży na „Iskrze". W-wa. S. 87 i tabl. 6.

GDYNIA, patrz: Goławski M., Gur J., Na nowe drogi, Port Gdynia, Statut linji żegl. „Gdynia —Ameryka", Victorini J., Witczak J.

GDYNIA—AMERYKA Linje Żeglugowe S. A., patrz: Statut.

13. GINSBERT Juljan inż. Co to jest marynarka wojenna? A. B. C. morskie dla wszystkich. Oprac. przy współudziale mag. praw. Benedykta Krzywca i art.-mal. Feliksa Ciechomskiego. W-wa. Gł. Księg. Wojsk. S. 60, tabl. 5.

14. GIŻYCKI Jerzy. Na czarnym lądzie. Opowieść dla młodzieży. W-wa. Arct. S. 32. (= Zajmujące Czytanki, Nr. 79.)

15. GOŁAWSKI Michał. Bałtyk i Gdynia. O czem każdy Polak i świadomy obywatel wiedzieć powinien. Białystok, w czerwcu 1935. Okr. Białost. L. M. i K. S. 16.

GRAŻYŃSKI M. Harcerstwo i problem morza, patrz: Na nowe drogi.

GRENLANDJA, patrz: Życki — Małachowski L.

16. GRUPA plastyków pomorskich. Bydgoszcz 1934-35. Muzeum Miejskie w Bydgoszczy. S. 14, tabl. 11.

GRZELAK Wład., patrz: Informator Morski i Kolonjalny.

17. GUR Jerzy. W polskim porcie. Wrażenie małego Warszawiaka z pobytu w Gdyni. Z obrazkami St. Kellera. W-wa. lipiec [antedat: styczeń]. Plutos. S. 8. (= Złota Serja Książeczek dla Dzieci, Nr. 8.)

HAYKOWSKI St., ilustr., patrz: Tuliszkowski J.

18. HŁAWICZKA Karol. Kaszuby. Pieśni ludowe kaszubskie. Zebrał Marjan Kuhn. Na 2 i 3 głosy opracował K. Hławiczka. T. III. Katowice. Księg. i Druk. Katolicka. S. 32. (= Bibljoteczka Pieśni Regjonalnych pod red. Karola Hławiczki, Nr. 3.)

HORODYŃSKA Z., ilustr., patrz: Moszyńska J.

19. INFORMATION. Concise information about the Baltic Institute. [Toruń.] S. 4.

20. INFORMATOR morski i kolonjalny. Pod red. Czesława Zagórskiego. W oprac. poszczególnych działów i zagadnień wzięli udział: kmdr. ppor. dypl. Rafał Czeczott, Michał Pankiewicz, Władysław Grzelak [i inni]. W-wa. L. M. i K. S. 528, mapy 4, tabl. 8.

21. INSTRUKCJA dla delegatów na Zjazd L. M. i K. [W-wa.] S. 2.

22. INSTRUKCJA Nr. 2. Organizacja sprzedaży i zbiórki. W-wa. Gł. Kom. Wykon. „Święta Morza". S. 4.

INSTYTUT Bałtycki w Toruniu, patrz: Information concise..., Ko-

munikaty I. B. w Toruniu., Statut, Wydawnictwa.

„ISKRA“, patrz: Gadomski Zbign.

23. JEDNODNIÓWKA z okazji 15-lecia odzyskania morza. Poznań. Okr. L. M. i K. S. 32.

KASZUBY, patrz: Hławiczka K.

KELLER St., ilustr., patrz: Gur Jerzy.

24. KICIŃSKI Antoni. Było... Jest. Będzie ! Opowieść [ilustr.]. W-wa. Autor. S. 198.

25. KLARNER Czesł. inż. La Poméranie et la Silésie, symboles de l'indépendance polonaise. Toruń-Paris. Geb. i Wolff. S. 69., mapa 1, tab. 1. (= Petite Bibljothèque Baltique.)

26. KOMUNIKATY Instytutu Bałtyckiego w Toruniu. Serja III, Nr-y 22—31.

KOPELÓWNA Bron., tłum., patrz: Strong L. A. G.

27. KORABIEWICZ Wacław dr. Kajakiem do minaretów. Rys. Ant. Czajkowskiego. W-wa. Gł. Księg. Wojsk. S. 265.

KORYTOWSKI Karol. Marynarka wojenna. Patrz: O polską siłę zbrojną na Bałtyku.

28. KRECHOWICZ Roman. Amundsen. W-wa. „Rój“. S. 96.

KRZYWIEC Benedykt, patrz: Ginsbert Juljan.

KUHN Marjan, patrz: Hławiczka Karol.

29. LEBEDEV Vsevolod. Jak żyją ludzie północy. [Kak živut severnye narody.] Przeł. Zofja Maliniak. W-wa. Wyd. Współcz. S. 185.

30. LEIP Hans. Pouczenie dla przyjaciółki żeglarza. [Segelanweisung für eine Freundin.] Przetł. dr. P. Sandauerowa. Lwów. Księg. Nowości. S. 78.

LIGA Morska i Kolonjalna, patrz: Instrukcja dla delegatów, Jednodniówka — Poznań, Sprawozdanie — Radom, Sprawozdanie — Zagłębie Węglowe, Sprawozdanie — Lublin, Sprawozdanie F. O. M., Statut.

LITERACKIE utwory, patrz: Dramatyczne, poetyckie, powieściowe utwory.

LITYŃSKI Alfred, red., patrz: Archiwum Hydrobiologji i Rybactwa.

LIVERPOOL, patrz: Peisson E.

31. LORENTZ Friedr. Dr. Gramatyka Pomorska. Zesz. 5. Poznań. Inst. Zach.-Słow. przy Uniw. Pozn. S. 537-696.

32. LUGEON Jean. Sur la nécessité d'une station polaire permanente d'observations radiométéorologique pour les services de prévision du temps suivi d'un appendice donnant la description sommaire des atmoradiographes et radiogoniographes. W-wa. Państw. Inst. Meteorolog. S. 96, tabl. 3.

MALINIAK Zofja, tłum., patrz: Lebedev V.

33. MAŁECKI K. Pirat mórz południowych. W-wa. „Nowa Literatura“. S. 32. (= Przygody i podróże. Tyg. dla Młodzieży, Nr. 33.)

34. MAŁOWIST Marjan. Handel zagraniczny Sztokholmu i polityka zewnętrzna Szwecji od 1471 do 1503 r. W: Sprawozdania z posiedzeń T-wa Nauk. Warsz. Wydział 2. R. 27. 1934, zesz. 1—6. W-wa. 1935.

35. MARGIEL Edm. dr. Choroba morska w świetle ostatnich badań i jej leczenie. W-wa. S. 12. Odb. z „Medycyny“ 1935, Nr. 4.

36. MARYNARZ. Wesoły marynarz. Piosenka. W: Zbiór najnowszych piosenek. W-wa. A. L. Krulicki. (=Najnowsze przeboje sezonu.)

„MEWA“ T-wo Okr. Połowów Dalekomorskich S. A., patrz: Regulamin... służby okrętowej.

37. MLECZKO Stanisław. Wynalazek. Urządzenie chroniące okręt (statek) od zatonięcia. Strzelno. S. 1.

38. MONTYHERT W. Atlantyda i Agharta. Powieść fantastyczna. W-wa. P-ka Druk. Nakł. S. 304.

MOŚCICKI H., patrz: Ziemia i ludzie.

39. MOSZYŃSKA Jadwiga. O morzu i srebrnym ptaszku. Okł. i ilustr. Zofji Horodyńskiej. W-wa. (= B-ka Książek Różowych. Nr. 180.)

MUZYKA, patrz: Hławiczka Karol, Marynarz, Przymusiński Fr., Trepczik J.

40. NA NOWE drogi. Praca zbiorowa. W-wa. L. M. K. S. 54. [M. i.: Orlicz-Dreszer Gust. Patrjotyzm gospodarczy. — Sokół Fr. Gdynia jako punkt oparcia wychodźtwa i ekspansji kolonjalnej RP. — Grażyński Michał dr. Harcerstwo i problem morza.]

41. NASIELSKI Adam. Tajemnica pirata. Powieść egzotyczna. Cz. I i II. Łódź, „Republika". S. 24, 32 (= Co tydzień powieść Nr. 96 i 97.)

42. NAUTICUS. Akcja społeczna na rzecz obrony morskiej w innych pańtwach. W: O polską siłę zbrojną na Bałtyku.

43. NIEĆ Juljan dr. Związki Wołynia z Bałtykiem. Toruń. Inst. Bałt. S. 6 (= Komunikat Inst. Bałt. w Toruniu. Serja 3 Nr. 23).

44. OD BAŁTYKU do Morza Czarnego. Program III-go wielkiego spływu wioślarzy, żeglarzy i kajakowców w lipcu i sierpniu 1935 r. W-wa. L. M. i K. S. 7.

45. [ODEZWA Inst. Bad. Lasów Państw.], „Do miłośników polskiego wybrzeża" [o ochronę przyrody nadmorskiej.] W-wa. S. 1. (Odb. z „Ech Leśnych" 1935 Nr. 17).

46. [ODEZWA.] K-tu Organiz. obchodu 15-lecia odzyskania morza. „Koleżanki, Koledzy! Minęło 15 lat..." Poznań. S. 1.

47. [ODEZWA Komitetu Wil. Święta Morza:] „Obywatele! Morze — to płuca narodu..." [O zapis. się do L. M. i K. i o składki na łódź podw. im. Marszałka Piłsudskiego.] S. 1.

48. [ODEZWA L. M. i K. Obwód w Sochaczewie o ofiary na F. O. M:] W piętnastą rocznicę odzyskania polskiego morza... [Sochaczew.] S. 1.

49. [ODEZWA L. M. i K. o zapisywanie się na członków.:] „15 lat temu odzyskaliśmy wolny dostęp do morza..." W-wa. S. 1.

50. [ODEZWA L. M. i K. Warsz.:] „Obywatele! W dn. 29 czerwca cała Polska obchodzić będzie dzień „Święta Morza"... [o popieranie L. M. i K.] W-wa. S. 1.

51. OKONIEWSKI Stan. Woc. Bp. dr. W 15-lecie odzyskania morza. Kazanie na dzień 29. VI. 1935 r. W-wa. L. M. K. S. 12.

52. OKRĘT zadżumionych. W pogoni za skrzyniami złota. W-wa. „Lektura". S. 32. (= Przygody w Legji Cudzoziemskiej Nr. 15.)

53. OMER-COOPER Joseph. Notes on the gyrinidae. W: Arch. Hydrobiologji i Rybactwa t. 8.

54. O POLSKĄ siłę zbrojną na Bałtyku. Praca zbiorowa. W-wa. L. M. i K. S. 45.

ORLICZ-DRESZER Gust., patrz: Na nowe drogi.

PANKIEWICZ Michał, patrz: Informator Morski i Kolonjalny.

55. PAWŁOWICZ Bohdan. Załoga. Ostatnia podróż parowca „Barbara". W-wa. „B-ka Polska". S.216.

56. PEISSON Edward. Gwiazda mórz. [Parti de Liverpool.] (Powieść.) Przetł. Marja Zawadzka.

W-wa. Rój. S. 232 (=B-ka Powieśc. „Roju“ Nr. 2.)

57. PIĘTNASTOLECIE odzyskania morza 1920-1935. Wilno. Kom. Wyd. Uczestn. Walk o Niepodl. S. 16.

PIĘTNASTOLECIE odzyskania morza, patrz: Jednodniówka Poznań, Odezwa - Poznań, Odezwa L. M. i K. — W-wa, L. M. i K. — Sochaczew, Okoniewski St. bp., „PIŁSUDSKI J.“ (łódź podw.), patrz: Odezwa — Wilno.

PLASTYKA, patrz: Ciechomski Fel., Grupa plastyków pomorskich.

PŁUŻAŃSKI Stanisław. Jak wygląda przygotowanie Polski pod względem technicznym do rozbudowy marynarki wojennej. W: O polską siłę zbrojną na Bałtyku.

POEZJA, patrz: Witczak J.

58. POLKOWSKI Bolesław. Dorobek Polski na morzu. W-wa. L. M. i K. S. 1.

POLONIA, patrz: Rogowicz J.

POMORZE, patrz: Klarner Cz., Lorentz Fr., Zieliński St.

59. PORT Gdynia. W-wa. Min. Przem. i Handlu. S. VIII, 137, plan 1, mapa 1.

POWIEŚCIOWE utwory, patrz: Cygan Edw., Drzewiecki M., Giżycki J., Kiciński Ant., Krechowicz R., Leip H., Małecki K., Montyhert W., Moszyńska J., Nasielski A., Okręt zadżumionych, Pawłowicz B., Peisson E., Smith H., Strong L. A. G., Życki-Małachowski L.

60. PRZYMUSIŃSKI Fr. Dwa tańce kaszubskie na fortepian. (Słowa ze zbioru „Spiewe i frantówci“.) W-wa. Gebethner i Wolff. S. 6.

61. REGULAMIN. Tymczasowy regulamin służby okrętowej na statkach dalekomorskiego rybołówstwa Towarzystwa Okrętowego Połowów Dalekomorskich „Mewa“ Sp. Akc. w Gdyni. Gdynia. S. 62. [Po polsku i holendersku].

ROGOWICZ Jerzy. Rozśpiewana Hatikwą „Polonia“. W: Kraj odrodzony. III.

62. RUNDO Alfred inż. Hydrologja a budownictwo wodne. W-wa. S. 11. Odb. z „Gospodarki Wodnej“ r. I. 1935 Nr. 1.

RZEPECKA - IWANOWSKA, patrz: Boy-Żeleński.

SANDAUEROWA P. dr., tłum., patrz: Leip Hans.

SIEROSZEWSKI Wacł. Polska flota wojenna warunkiem trwałego pokoju. W: O polską siłę zbrojną na Bałtyku.

63. SIMM KAZ. prof. dr. Gąbki (Porifera). Z 18 rys. w tekście. W-wa. Kasa im. Mianowskiego. S. 40 (= Fauna Słodkowodna Polski zesz. 37.)

64. SMITH Henryk. Wyspa piratów. W-wa. „Nowa Literatura“. S. 32. (= Przygody i Podróże. Tyg. dla Młodzieży. Nr. 3.)

SOBIESKI Wacław. Z dziejów naszej marynarki. W: O polską siłę zbrojną na Bałtyku.

SOKÓŁ Franc. Gdynia jako punkt oparcia wychodźtwa i ekspansji kolonjalnej R. P., patrz: Na nowe drogi.

65. SOWIŃSKI Władysław dr. Prawo handlowe morskie w zarysie wraz z przepisami o asekuracji morskiej i zestawieniem przepisów administracyjno-morskich. W-wa. Książnica-Atlas. S. 297.

66. SPRAWOZDANIE z działalności Oddziału Kolejowego Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Radomiu za czas od 30. X. 1932 do 31. XII. 1934. Radom. S. 54.

67. SPRAWOZDANIE Okręgu Lubelskiego Ligi Morskiej i Kolonjalnej w Lublinie za r. 1934. Lublin, kwiecień 1935. S. 103.

68. SPRAWOZDANIE z działalności Okręgu Zagłębia Węglowego Ligi Morskiej i Kolonjalnej za czas od kwietnia 1934 do marca 1935 r. Katowice. S. 79, tab. 2., tabl. 5.

69. SPRAWOZDANIE z wyników akcji zbiórki, prowadzonej przez Ligę Morską i Kolonjalną na Fundusz Obrony Morskiej, za miesiąc wrzesień, październik, listopad i grudzień 1934 r. W-wa. LMK. S. 56.

STACJA Badania Wędrówek Ptaków, patrz: Domaniewski Janusz.

STACJA Morska w Helu, patrz: Archiwum Hydrobiologji i Rybactwa.

70. STATUT Instytutu Bałtyckiego, uchwalony na Nadzw. Waln. Zebr. w dn. 2. XI. 1934. Toruń. Inst. Bałt. S. 8.

71. STATUT Ligi Morskiej i Kolonjalnej. W-wa. S. 47.

72. STATUT Spółki Akcyjnej pod firmą Gdynia-Ameryka, Linje Żeglugowe Sp. Akc. Gdynia. S. 15. Salezj. Szkoła Rzemiosł Dział Grafiki.

73. STRONG L. A. G. Ludzie morza [The brothers.] Powieść. Przeł. Bolesława Kopelówna.W-wa „Płomień". S. 302.

SUMIŃSKI St. dr., patrz: Ziemia i Ludzie.

ŚWIĘTO MORZA, patrz: Instrukcja Nr. 2, Odezwa — Wilno, Odezwa L. M. i K. W wa.

SZTOKHOLM i SZWECJA, patrz: Małowist M.

TORUŃ, patrz: Magdański M.

74. TREPCZIK Jan. Kaszebskij pjesnjôk. Dzél 1. Rogoźno. Autor. S. 54.

„TRIO", yacht, patrz: Tuliszkowski J.

75. TULISZKOWSKI Józef inż. Yacht „Trio". Garść wspomnień z życia studentów Polaków w Rydze. Ilustr. St. Haykowski. W-wa. Stow. Filistrów Korp. Welecja. S. 44.

76. VICTORINI Józef. Sprawozdanie z doświadczeń przeprowadzonych w chłodni portowej w Gdyni w r. 1934. W-wa. S. 13. (= Wydawnictwo Centralnego Komitetu do Spraw Hodowli Drobiu w Polsce, Nr. 38.)

77. WITCZAK Józef. Święto Morza w Gdyni. [Wiersze]. B. m. w. S. 74.

WOŁYŃ a Bałtyk, patrz: Nieć J.

78. WYDAWNICTWA Instytutu Bałtyckiego. Toruń w marcu 1935. S. 8.

79. WYŚCIG. IV Wyścig kolarski do Morza Polskiego im. I-go Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, organizowany z polecenia P-go Zw. Tow. Kolarskich przez Warsz. Okr. Zw. Kolarski 26. VI. —2. VII. 1935 r. Statut nagrody przechodniej i regulamin wyścigu. W-wa. S. 8 i mapa.

ZAGÓRSKA Aniela, tłum., patrz: Conrad Joseph.

ZAGÓRSKI Czesław, patrz: Informator morski i kolonjalny.

ZAWADZKA Marja, tłum., patrz: Peisson E.

80. ZIELIŃSKI Stanisław. Polska bibljografja morza i Pomorza. W-wa. L. M. i K. S. 164.

81. ZIEMIA I LUDZIE. Praca zbior. pod red. prof. H. Mościckiego i dr. St. Sumińskiego. W-wa., t. II (z. 1 — 12). S. 616.

82. ŻYCKI-MAŁACHOWSKI Leonard. Władca Grenlandji. Opowieść dla młodzieży. W-wa. Arct. S. 32. (= Zajmujące Czytanki Nr. 83.)

II. SPRAWY RZECZNE I WÓD ŚRÓDLĄDOWYCH.

83. ADVAŽNY Vincuk. Kazka ab rybaku i rybcy. Vilnia. St. Hlakoŭski i J. Najdziuk. S. 31.
84. ARCHIWUM Hydrobiologji i Rybactwa. Organ Stacji Hydrobiologicznej na Wigrach i Stacji Morskiej w Helu. Red. Miecz. Bogucki i Alfred Lityński. T. VIII. Suwałki 1934 [1935]. S. 4, 292, tablic 3, tabel 8, mapa 1.
BIERNACKI Stanisław, patrz: Stach T.
BOGUCKI Miecz., red., patrz: Archiwum Hydrobiologji i Rybactwa.
85. BORSA Bolesław. Na Wiśle. W-wa. „Nowa Literatura". S. 32. (= Przygody i podróże. Tyg. dla Młodzieży. Nr. 32.)
86. CHĘTNIK Adam. Spław na Narwi. Tratwy, oryle i orylka. Studjum etnograficzne. Z mapką i 82 ilustr. W-wa. Kasa Mianowskiego. S. VIII, 137.
CZAJKOWSKI Ant., patrz: Korabiewicz Wacł.
87. CZOŁOWSKI Aleksander dr. Prutem do morza Czarnego. Przewodnik historyczny dla uczestników III. Wielkiego Spływu Wioślarzy i Kajakowców. W-wa. L. M. i K. S. 30.
88. DAN W. [Daniłowski Wł.]. Flisacy. Słowa T. Stacha [Stan. Biernackiego]. Muzyka W. Dana. W-wa. I. Rzepecki. S. 4. (= Nuty Minjaturowe Nr. 803.)
DĘBSKI Kaz. inż. Zastosowanie kul na zawieszeniu do pomiarów objętości przepływu. Patrz: Wiadomości Służby Hydrogr. 1935, zesz. 1.
DĘBSKI Kaz. inż. i Faust Ot. inż. Sprawozdanie z pomiarów przepływu, wykonanych metodami uproszczonemi. Patrz Wiadomości Służby Hydrogr. 1935, zesz. 1.
89. DŁUGOSZEWSKI Włodzimierz. Wioślarstwo. W-wa. Gł. Księg. Wojsk. S. 396.
DRAMATYCZNE utwory, patrz: Kalinowicz N.
FAUST Otton inż., patrz: Dębski Kaz., inż.
GIEYSZTOR Marjan Limnologische Untersuchungen an einigen Kleingewässern. Patrz: Archiwum Hydrobiologji i Rybactwa, t. 8.
90. HREHOROWICZ Roman. Kalendarz Pływaka Okręgu Warszawskiego na rok zwyczajny 1935. W-wa. Okr. Warsz. Polsk. Zw. Pływ. S. 77.
91. IVANOVICI I. Na falach Dunaju. Walc. W-wa. J. Rzepecki. S. 4. (= Nuty Minjaturowe Nr. 620.)
92. KALINOWICZ N. Szopka wioślarska. K. W. 30. [Klub Wioślarski 1930 r. Kalisz]. Na rok 1935. Teksty napisał Tuwiem [=N. Kalinowicz]. Kalisz. K. W. 30. S. 33.
KALISZ, patrz: Sprawozdanie.
93. KLOSKA Jan. Las a powodzie. W-wa. Zw. Leśników R. P. S. 15 (= Główny Komitet Święta Lasu. Nr. 11.)
94. KORABIEWICZ Wacł. dr. Kajakiem do minaretów. Rys. Ant. Czajkowskiego. W-wa. Gł. Księg. Wojsk. S. 265.
95. KURS Żeglugi Śródlądowej. Wiadomości podstawowe. Praca zbiorowa. W-wa. L. M. i K. S. 203.
LITYŃSKI Alfr., red., patrz: Archiwum Hydrobiologji i Rybactwa.
MUZYKA, patrz: Dan W., Ivanovici J., Piosenki... o powodzi.
NAREW, patrz: Chętnik A.
96. OD BAŁTYKU do Morza Czarnego. Program III wielkiego spływu wioślarzy, żeglarzy i kaja-

kowców w lipcu i sierpniu 1935 r. W-wa. L. M. i K. S. 7.

97. [ODEZWA] Stoł. K-tu Pomocy Of. Powodzi [o poparcie loterji na rzecz powodzian]. W-wa. 25. II. 1935. S. 1.

98. PIOSENKI. Najnowsze piosenki o powodzi. (Będzin). E. Krzykalski i St. Stąpur. S. 8.

99. PLUCIŃSKI Miecz. inż. Budowa kajaków wyścigowych. Kajak 1-ka typ „P—13" i 2-ka typ „P—14" Opis i rysunki. W-wa. Gł. Księg. Wojsk. S. VIII, 15, tabl. 3.

100. PODHORSKA Okołów Marja. Kajakiem z Warszawy. (Wycieczki 1, 2, 3 i 4-dniowe.) W-wa. Gł. Księg Wojsk. S. VI, 196, mapa i rozkład jazdy.

POWIEŚCIOWE utwory, patrz: Borsa B.

POWÓDŹ 1934, patrz: Kloska J., Odezwa Stoł. K-tu Of. Pow., Piosenki, Rożański A., Sprawozdanie Krak. K-tu, Szlakiem powodzi.

PRUT, patrz: Czołowski A.

101. RADOMSKA - ŚWIDZIŃSKA Lucyna. Tama na Sole w Porąbce. W-wa. S. 8. (= Ob. z „Ziemi" 1935, Nr. 4.)

102. REGULAMIN regatowy. W-wa. Féd. Intern. de Canoë. Polski Związek Kajakowy. S. 25.

103. ROZWÓJ pojezierza Suwalsko-Augustowskiego jako terenu turystyczno-letniskowego. W-wa. Min. Komun. S. 29.

104. ROŻAŃSKI Adam prof. dr. inż. Bezpieczeństwo urządzeń przeciw powodziom. Na tle ostatniej powodzi w dorzeczu Wisły. W-wa. S. 12. (= Odb. z „Przeglądu Technicznego". 1935. Nr. 4 i 5.)

105. RUNDO Alfr. inż. Hydrologja a budownictwo wodne. W-wa. S. 11. Odb. z „Gospodarki Wodnej" 1935.

106. SAKOWICZ Stan. K. inż. Zarys akcji zarybieniowej na wodach otwartych. W-wa. Zw. Org. Ryback. S. 54 i 2 mapy.

107. SIEDLECKI Michał. Rybołówstwo łososiowe i ochrona łososia w Szkocji. Kraków. Państw. Rada Ochr. Przyr. S. 127—146. Nadb. z „Ochrony Przyrody" 1934.

SIKORSKI W., przedm., patrz: Zelek J.

108. SKALSKI Jan dr. Wisła i jej znaczenie. W-wa. „Vistula". S. 29. (= Bibljoteczka Wiedzy Praktycznej Nr. 4.)

SOŁA, patrz: Radomska-Świdzińska.

SPŁYW. III Wielki Spływ Wioślarzy i Kajakowców, patrz: Czołowski A., Od Bałtyku do Morza Czarnego.

109. SPRAWOZDANIE Kaliskiego Towarzystwa Wioślarskiego za okres czasu od 1. X. 1933 r. do 30. IX. 1934 r. (Rok istnienia 47-my.) Kalisz. S. 22.

110. SPRAWOZDANIE rachunkowe i bilans Klubu Wioślarskiego „Syrena" na dz. 31 grudnia 1934 r. W-wa. S. 5.

111. SPRAWOZDANIE Wojewódzkiego Komitetu Ofiarom Powodzi za okres od początku akcji aż do 31. XII. 1934 r., względnie do 31. I. 1935 r. Kraków. S. 60.

112. SPRAWOZDANIE z działalności Sekcji Turystyki Wodnej P-go T-wa Turystyczno-Krajoznawczego za r. 1934 (3-ci działalności). W-wa. S. 2.

STACH T., patrz: Dan W.

STACJA Hydrobiologiczna na Wigrach, patrz: Archiwum Hydrobiologji i Rybactwa.

STANGENBERG Marjan. O letniem uwarstwowieniu termicznem i tlenowem jezior Augustowskich. Patrz: Archiwum Hydrobiologji i Rybactwa, t. 8.

STANGENBERG Marjan. Psammoliteral, ein extrem eutrophes Wassermedium. Patrz: Archiwum Hydrobiologji i Rybactwa, t. 8.

113. STARZYŃSKI M. Sport wędkarski. Podstawowe wiadomości dotyczące wędrowania w wodach bieżących z szczególnem uwzględnieniem połowu na Wiśle. Toruń. Autor. S. 134.

SUWALSKO - AUGUSTOWSKIE pojezierze, patrz: Rozwój pojezierza..., Stangenberg M.

„SYRENA“ W-wa, patrz: Sprawozdanie...

SZKOCJA, patrz: Siedlecki M.

114. SZLAKIEM powodzi. [Wiersze]. B. m. Cz. Antonkiewicz, Snopków. S. 8.

115. SZYMBORSKI Stanisław. Wisła. Przewodnik dla turystów wodnych. Lwów — W-wa. Książn. Atlas. S. 20, mapa 1, planów 43.

TOWARZYSTWO Turystyczno-Krajoznawcze, patrz: Sprawozdanie.

TUWIEM, patrz: Kalinowicz N.

WARSZAWA, patrz: Podhorska Okołów M., Regulamin regatowy, „Syrena“.

116. WIADOMOŚCI Służby Hydrograficznej. 1935. Zesz. 1. W-wa. Inst. Hydrogr. M-stwa Komunik. S. 28. [Treść: Dębski Kaz. inż. i Faust Ot. inż. Sprawozdanie z pomiarów przepływu wykonanych metodami uproszczonemi. — Dębski Kaz. inż. Zastosowanie kul na zawieszaniu do pomiarów objętości przepływu.]

WIERSZOWANE utwory, patrz: Piosenki o powodzi, Szlakiem powodzi.

WIGRY patrz: Archiwum Hydrobiologji i Rybactwa.

WISŁA, patrz: Borsa B., Podhorska Okołów M., Regulamin regatowy, Rożański A., Skalski J., Starzyński M., Szymborski St.

WISZNIEWSKI Jerzy. Recherches écologiques sur le psammon et spécialement sur les rotifères psammiques. Patrz: Archiwum Hydrobiologji i Rybactwa t. 8.

117. ZELEK JULJAN. Kajak szkolny ćwiczebny, spacerowy i turystyczny. Z przedm. Walerjana Sikorskiego, wizytatora wychow. fiz. Poznań. Księg. św. Wojciecha. S. 4, 70, tabl. 4, ilustr. w tekście 68.

III. SPRAWY EMIGRACYJNE I KOLONJALNE.

AMERYKA Południowa, patrz: Cieszyński N.

ANGOLA, patrz: Zamoyska M.

BARANOWICZE, patrz: Jednodniówka żyd.

118. BEN GURION Dawid. Der cijonizm in der tkufe fun farwirklechung. [Syjonizm w epoce realizacji.] Wyd. 2. W-wa. Lige far arbetndn Erec-Jisroel. S. 51.

119. BERMAN Tanchum. Der cijonizm un zajn farwirklichung. W-wa. S. 76. (= Cijonistisze folksbibljotek Nr. 14.)

120. BIAŁOSKÓRSKI Józef. 10 lat piekła w Legji Cudzoziemskiej w opracowaniu Mirki Borkowicza. Wstęp L. Ordyńca i T. Boy-Żeleńskiego. T. I. [W-wa] S. XXIII, 224.

121. BIELSKI Włodz. Polacy w Niemczech — ich życie i potrzeby. Poznań. Polski Związek Zachodni. S. 24.

BIULETYN artykułowy z okazji Tygodnia Propagandy Polskiego Związku Zachodniego (dawniej Związku Obrony Kresów Zachodnich). Rok 1935. Połacy w Niemczech. Ich życie i potrzeby. Poznań. Zach. Ag. Prasowa. S. 24. Patrz: Polacy w Niemczech...

BÖHM Ad., patrz: Keren Kajemet Leisrael.

122. BOGDAN M. Histadrut=ha'obdim. [Hebr.] [Organizacja Robotnicza w Palestynie.] W-wa. „Lige farn arbetndn E. J. in Pojln". S. 132.

BORKOWICZ M., oprac., patrz: Białoskórski J.

BOROWIKÓWNA Janina = Marlicz Jerzy.

BOY-ŻELEŃSKI T., przedm., patrz: Białoskórski J.

123. BROT Szmuel. Cijonistisze problemen. (Cum 19-ten cijonistiszen kongres.) W-wa. „Mizrachi". S. 36.

124. BRUNER Bronisława dr. Opieka nad szkołami polskiemi zagranicą. W-wa. Św. Zw. Pol. z Zagr. S. 48.

125. CEN jor „Jeas" 1924—1934.[Dziesięć lat Jeas'u. Sprawozdanie Żyd. Centr. T-wa Emigracyjnego w Polsce „Jeas".] W-wa. S. 64.

126. CHAŁASIŃSKI Józef. Antagonizm polsko-niemiecki w osadzie fabrycznej „Kopalnia" na Górnym Śląsku. Studjum socjologiczne. W-wa. Autor. S. 138.

127. CIESZYŃSKI Nikodem. W cieniu palm i pinjorów. Z podróży do Włoch i Południowej Ameryki. Wspomnienia i studja. Potulice. Semin. Zagran. S. 338.

128. CURWOOD J. O. Osadnicy [The gentleman of courage. Powieść.] Przetł. Jerzy Marlicz (= Janina Borowikowa) W-wa. Rój. S. 266.

CZECHOSŁOWACJA, patrz: Polacì w Č.-Sl., Polacy w Cz.-Sł.,

DYBOSKI R., patrz: Palestyna.

129. ECHA Zjazdu Polaków z Zagranicy. Głosy posłów sejmowych. [Przemówienie posła dr. Wł. Tempki i Stan. Zielińskiego.] W-wa. S. 21.

EKWADOR, patrz: Marchant B.

FÖRSTER K., ilustr., patrz: Marchant B.

130. GLATT-FRÖHLICH Nachum. Erec.-Jisroel, dos jidisze land. Geografisze, ekonomisze, historisze un politisze ophandlungen. Erszte ojflage. (Erszter band.) [= Palestyna — kraj żydowski t. I.] Wilno. S. 112.

GÓRNY Śląsk, patrz: Chałasiński J.

HARTGLAS A., patrz: Palestyna.

131. HARTLEB Kazimierz. Polski Cyriak z Ankony. Nieznany perygrynant na Maltę, do Hiszpanji i Portugalji. Lwów. S. 46. Odb. z „Kwart. Hist." 1935 z. 1-2.

HEYMANOWA S., tłum., patrz: Marchant B.

HINDES M., patrz: Palestyna.

HISZPANJA, patrz: Hartleb K.

132. INFORMATOR. Ilustrirter Erec-Jisroel-informator. Di nojtigste jedies un onwajzungen far ale ojlim kajn Erec-Jisroel cuzamen mit a hebreiszen werter-buch. (Ilustrowany informator palestyński). W-wa. „Paleks". S. 64.

133. JASIŃSKI Stan. Sjonizm, jego polityka i jej skutki w Polsce a chazarskie pochodzenie Żydów. B. m. w. S. 55 (= Sprawy i Zagadnienia Narodowe polskie. R. 1935, Nr. 12.)

134. [JEDNODNIÓWKA żyd. w sprawie org. rzemieślników dla Palestyny]. 4 un 5 januar krajzkonferenc fun „Haobed" in Baranowicz. Baranowicze. 1. I. 1935. A. Zakin. S. 1.

135. KEREN Kajemet Leisrael. Zbiór artykułów [Ad. Böhm — Zasady Karen Kajemet Leisrael; M. Usyszkin — Zew ziemi; Działalność K. K. L. w Palestynie]. W-wa. Centrala K. K. L. w Polsce, S. 51.

136. KOSSUTHÓWNA Stefanja. Do starego kraju. Opowiadanie oparte

na rzeczywistych faktach. W-wa. M. Arct. S. 30. (= Zajmujące Czytanki Nr. 80.)

KRAJ Odrodzony. Zbiór artykułów i przemówień o Palestynie. Patrz: Palestyna.

LEGJA Cudzoziemska, patrz: Okręt zadżumionych w części I.

LEWINSON A. Emigracja a „Alija". Patrz: Palestyna.

137. LEWITE Leon. Zagadnienie imigracji żydowskiej do Palestyny w świetle sytuacji gospodarczej kraju. Referat, wygłoszony dn. 29 listopada 1934 r. w Instytucie Badań Spraw Narodowościowych. W-wa. Polsko-Palest. Izba Handl. S. 20. Odb. z „Palestyna i Bliski Wschód" 1934, Nr. 12.

LIVINGSTON, patrz: Majewski J. M.

138. LOKER Ber. Di organizacje fun der cijonistiszer bewegung in der ferwirklechungs-tkufe. [Organizacja ruchu syjonistycznego w okresie realizacji.] Jeruz.-London, druk W-wa. S. 24.

ŁÓDZKIE W-wo, patrz: Statut Samopom. Emigr. z Ukrainy.

139. MADFES Isachar. Historja sjonizmu. T. I. (Od zarania dziejów do śmierci dra Herzla). Przeł. Eman. Schneidscher. Lwów. I. Madfes. S. 238.

140. MAJEWSKI J. M. dr. Wyprawa Livingstona. W-wa „Rój". S. 97.

141. MALOCH Lejb. Palestine-reportażn. 1-5. [= Reportaże palestyńskie. Zesz. 1-5.] W-wa. „Literarisze bleter". S. 269.

MALTA, patrz: Hartleb K.

142. MARCHANT Bessie. W lasach Ekwadoru. Powieść dla młodzieży. [The mistress of Purity Gap.] Przeł. Stef. Heymanowa. Ilustr. Karol Förster. Kraków. Księg. Powsz. S. 238 i tabl. 14.

MARLICZ Jerzy, tłum., patrz: Curwood J. O.

MAYZEL Maurycy. Popierajmy i wspierajmy ruch palestyński. Patrz: Palestyna.

MORCINEK Gust. W Raciborzu. Patrz: Polacy w Niemczech...

143. NAJFELD E. N. A rajze kajn Erec Jisroel. [Podróż do Palestyny.] W-wa. S. 64.

144. NA NOWE drogi. Praca zbiorowa. W-wa. L. M. i K. S. 54. [M. i.: Orlicz-Dreszer Gust. — Patrjotyzm gospodarczy; Bp. Okoniewski St. — Dwie ojczyzny; Sokół Fr. — Gdynia jako punkt oparcia wychodźtwa i ekspansji kolonjalnej R. P.; Pawłowski St. Kolonje].

NIEMCY, patrz: Bielski Wł., Polacy w Niemczech.

145. NISENBAUM Jicchok. Der „Mizrahi" un zajn ojfboj-arbajt in Erec-Jisroel. („Mizrachi" i jego praca odbudowy Palestyny). W-wa. S. 31.

146. [ODEZWA] „Do wszystkich firm przemysłowych i handlowych... [Sekcji Finansowej Śląskiego Wojew. K-tu Obywat. Zbiórki na Fundusz Szkolnictwa Polskiego Zagranicą]. Katowice. 23. I. 1935. S. 2.

147. [ODEZWA Komitetu Budowy „Domu Emigranta Polskiego im. Marsz. Józ. Piłsudskiego" w Palestynie]: „Żydzi polscy! Wiekowa wspólnota losów dziejowych..." W-wa. Keren-Tel Chaj. S. 2. [pols. i żyd.]

148. [ODEZWA K-tu w Zduńskiej Woli o zbiórkę 10. II. 35 na Fund. Szkoln. Polak. Zagr.]: „Obywatele! Celem zasilenia Funduszu..." Zduńska Wola. S. 1.

OKONIEWSKI Stan. ks. bp. Dwie ojczyzny, patrz: Na nowe drogi.

ORDYNIEC L., przedm., patrz: Białoskórski J.

OSMAŃCZYK Edm. Oberförster Hans Schischkofsky. Nowela. Patrz: Polacy w Niemczech...

149. PALESTYNA. Zbiór artykułów i przemówień o Palestynie. [Autorzy: prof. M. Schorr, prof. R. Dyboski, Dr. O. Thon, hr. Pusłowski, M. Mayzel, Ks. Pruszyński, M. Hindes, J. Rogowicz, A. Hartglas, A. Lewinson.] W-wa. „Keren-Hajegod". Centrala na Polskę. S. 23.

PALESTYNA, patrz: Ben Gurion, Berman T., Bogdan M., Brot S., Cen jor „Jeas", Glatt-Fröhlich, Informator, Jasiński S., Jednodniówka, Keren Kajemet Leisrael, Kraj odrodzony, Lewinson A., Lewite L., Loker B., Madfes I., Maloch L., Mayzel M., Najfeld E. N., Nisenbaum J., Odezwa w spr. „Domu Emigr. im. J. Piłsudskiego", Sprawozdanie, Szoter L., Zineman J.

150. PANKIEWICZ Michał. Problem emigracji w Polsce. W-wa. L. M. i K. S. 23. (Odb. ze „Spraw Morskich i kolonjalnych" 1935 Nr. 1).

PAWŁOWSKI Stanisław. Kolonje, patrz: Na nowe drogi.

POMORZE, kolonje niemieckie, patrz: Wrzosek A.

151. POLÁCI v Československu v světle statistik a faktů. Memorandum Komise pro Studium Česko-Polských Pomerů při Polském Ustavu pro Spolupráci se Zahranicam. V-va. Pols. Ustav pro Spolupr. se Zahr. S. 119, mapa.

152. POLACY w Czechosłowacji w świetle faktów i liczb. Memorjał komisji studjów nad stosunkami polsko-czeskiemi przy Polskim Instytucie Współpracy z Zagranicą. W-wa. P. I. W. z Z. S. 130.

153. POLACY w Niemczech, ich życie i potrzeby. (Wydanie z racji Tygodnia Propagandowego Polskiego Związku Zachodniego). Poznań. P. Zw. Zach. S. 24. (=Biuletyn artykułowy z okazji Tygodnia Propagandy Polskiego Związku Zachodniego. R. 1935.) (M. i. zawiera: Włodz. Bielski — Polacy w Niemczech, ich życie i potrzeby. Gustaw Morcinek — W Raciborzu... Edm. Osmańczyk — Oberförster Hans Schischkofsky. Nowela.)

PORTUGALJA, patrz: Hartleb K.

POWIEŚCIOWE utwory, patrz: Curwood J. O., Kossuthówna St., Marchant B., Morcinek G., Osmańczyk E.

POZNAŃSKIE, kolonje niemieckie, patrz: Wrzosek A.

PRUSZYŃSKI Ks., patrz: Palestyna.

ROGOWICZ J., Rozśpiewana Hatikwą „Polonia", patrz: Palestyna.

SCHNEIDSCHER Emanuel, tłum., patrz: Madfes I.

SCHORR M., patrz: Palestyna.

SOKÓŁ Fr. Gdynia jako punkt oparcia wychodźtwa i ekspansji kolonjalnej R. P., patrz: Na nowe drogi.

154. SPRAWOZDANIE Żydowskiego Centr. T-wa Emigracyjnego w Polsce (JEAS). Dziesięć lat pracy 1925—1935. W-wa. S. 24.

STACJA Hydrobiologiczna na Wigrach, patrz: Archiwum Hydrobiologji i Rybactwa.

155. STATUT Towarzystwa Pomocy Polonji Zagranicznej. W-wa. S. 26.

156. STATUT Towarzystwa Samopomocy Emigrantom z Ukrainy w Województwie Łódzkiem. Kalisz. S. 15.

157. SZOFER Lipah. Ibrit leole Germanjah (Sefer lemitlamdim). (Hebrajski dla emigrantów do Palestyny) W-wa—Tel-Awiw. S. 84,12.

TEMPKA Wł. dr. patrz: Echa zjazdu Polaków z Zagranicy.

THON O., patrz: Palestyna.

UKRAIŃCY, patrz: Statut T-wa

Samopom. Emigr. z Ukrainy.

USYSZKIN M., patrz: Keren Kajemet Lesisrael.

158. WIĄCKOWA Marja. Piszmy do Polaków na Obczyźnie. W-wa. Nasza Księgarnia. S. 62.

159. WRZOSEK Ant. dr. Kolonje niemieckie na Pomorzu i w Poznańskiem w pierwszych dwunastu latach polskiego panowania. (= Komunikat Instytutu Bałtyckiego w Toruniu. Serja 3, Nr. 1.) Toruń, maj 1935. S. 6.

160. WSKAZÓWKI dla emigrantów polskich, którzy powrócili z zagranicy do kraju. W-wa. Fundusz Pracy. S. 13.

161. ZAMOYSKA Marja. Wyprawa na południe Angoli. W-wa. S. 44. Odb. z „Łowiec Polski" 1934, Nr. 35—36 i 1935 Nr. 1.

ZIELIŃSKI Stan., patrz: Echa Zjazdu Polaków z Zagranicy.

162. ZINEMAN Jaakew. Die geszichte fun cijonizm. Bd. III, IV, V. W-wa. S. 715.

163. ZINEMAN Jakób. Historja sjonizmu. T. II. (Okres herzlowski, 1). W-wa. S. 167—287. T. III. (Okres herzlowski 2). S. 295—404. „Nasze Życie".

ŻYDOWSKIE DRUKI ULOTNE w sprawach emigracji z Polski do Palestyny.

164. [ODEZWA] do emigrantek!..... W-wa. Polski Kom. Walki z Handlem Kobietami i Dziećmi. S. 1.

165. [ODEZWA żyd. do transportowców warsz. w spraw. emigr. do Palestyny]. Cu di jidisze transportarbet in Warsze! W-wa. Januar 1935. M. Lichtszejn. S. 1.

166. [ODEZWA do żydowskich mas robotniczych i ludowych przeciwko prześladowaniu języka żyd. w Palestynie]. Cu di jidisze arbeter un folksmasn!] W-wa. A Rozensztejn. S. 2.

167. [ODEZWA Ligi dla prac. Palestyny w sprawie odbudowy Tel-Chaj]. Basztajert zich farn wider ojfboj zum Tel-Haj. 1920—1935. W-wa. S. 4.

168. [ODEZWA przeciwko prześladowania języka żydowskiego w Palestynie]. Nider mitn chejrem un teror ojf jidisz in Erec-Jisroel! W-wa. Sz. Sztengiel. S. 1.

169. RUF. A ruf cu der jidiszer froj wegn a bet 'olot in Erec-Jisroel ojfn nomin fun froj Sore Szenirer. [W sprawie ufundowania domu imigrantek w Palestynie]. Łódź. Agudas Isroel w Polsce. S. 1.

UZUPEŁNIENIE R. 1934-GO

(dalszy ciąg numeracji z r. 1934).

I. SPRAWY MORSKIE.

510. BODNIAK Stanisław. Walther Vogel—Polen als Seemacht und Seehandelsstaat in der Geschichte. W: Niemcy i Polska. Dyskusja z powodu książki Deutschland und Polen. Lwów 1934.

511. BUJAK Franciszek. Kultury morskie i lądowe. Toruń. Inst. Bałt. S. 25. (= Światopogląd morski. Cykl odczytów wygłoszonych w Gdyni w oddziale Instytutu Bałtyckiego w latach 1931/33).

512. CZWARTY NAUKOWY Zjazd Pomorzoznawczy w Krakowie. Toruń, grudzień 1934. Inst. Bałt. S. 6. (= Komunikat Inst. Bałt. w Toruniu. Serja 3, Nr. 21).

513. DERDOWSKI Jarosz. O panu Czorlińscim co do Pucka po serce jachoł. Zełgoł dla swojech druchów kaszubściech... Wyd. 3. Pelplin. S. XVIII, 146.

514. KAMIENIECKI Witold. Polska nad Bałtykiem. Toruń. Inst.

Bałt. (= Światopogląd Morski. Cykl odczytów wygłoszonych w Gdyni w oddziale Inst. Bałt. w latach 1931/33).

515. KROTOSKI Ludwik. Kanał Panamski w dyplomacji Stanów Zjednoczonych. W-wa. S. 52. Odb. z „Polityki Narodów". 1934, t. 4, zesz. 4 i 6.

516. KSIĘGA pamiątkowa Harcerskiej Drużyny Wilków Morskich w Poznaniu wydana z okazji 15-lecia istnienia drużyny (1919—1934). Poznań. Koło Przyj. Harcerzy. S. 57.

517. KUCHARSKI. Na wielkiej wodzie. [Nowela w zbiorze „...Gdybyś tylko zechciała"]. Częstochowa.

518. NAGÓRSKI Bohdan. Administracja i urządzenia portu gdańskiego. Toruń. Inst. Bałt S. 26. (= Pamiętnik Instytutu Bałtyckiego, t. 19. Serja Dominium Maris, zesz. 7). Odb. z „Aparat Techniczno-Handlowy miasta portowego", cz. I. „Organizacja portów morskich".

519. NA MORZU. S. S. Pułaski, 15. VII. 1934. [Jednodniówka Polaków amerykańskich w czasie podróży na Zjazd Polaków z Zagranicy.] W-wa. S. 19.

520. RAMUŁT Mirosław. Życie we fali i jego prawa. W: Wyścig mózgów. Kraków 1934.

521. REGULAMIN portu żeglarskiego Ligi Morskiej i Kolonjalnej na jeziorze Trockiem. Wilno. S. 2.

522. REWSKI Włodzimierz. O dostęp własny do morza Czarnego. Równe n. Ujściem, luty 1934. S. 16.

523. SŁONIMSKI Piotr. dr. Świat zwierzęcy naszego morza. W-wa. S. 12. Odb. z „Wiedzy i Życia" 1934, Nr. 8—9.

II. SPRAWY RZECZNE.

524. KULMATYCKI Włodz. dr. Rybactwo (bydgoskie). W: Obrady gospodarcze działaczy społecznych i gospodarczych m. Bydgoszczy, zainicjowanie przez Radę Grodzką B.B.W.R. Bydgoszcz 25 i 26 marca 1934. S. 123.

525. MATAKIEWICZ Maksym. prof. Ochrona przed powodzią na tle ostatnich katastrof powodziowych w świecie i tegorocznej w dorzeczu Wisły. Lwów. S. 16. Odb. z „Czasopisma Technicznego" 1934. Nr. 23.

526. RUNDO Alfr. inż. Rzut oka na przebieg katastrofalnego wezbrania w dorzeczu Wisły w lipcu 1934 r. W-wa. S. 417—430. Odb. z „Wiadomości Służby Geograficznej 1934, Nr. 3.

III. SPRAWY EMIGRACYJNE I KOLONJALNE.

527. GRAU-WANDMAYER Aleksander. Pod ciężarem złota. Powieść współczesna z życia Polaków w Ameryce. Lwów. B-ka Kresowa. S. 375.

528. JEZIORAŃSKI Leon inż. Almanach polskiego wychodźtwa zagranicznego za lata 1928—1933 wł. W-wa. R. I.

529. KALENDER. Deutscher Heimatbote in Polen. Jahrbuch des deutschen Volkstums in Polen. Kalender für 1935. Jg. 14. Schriftleitung Alfred Loake. Poznań. Kosmos. S. 192.

530. KLAUZNER J. dr. Chedera... wyjątki z opisu podróży palestyńskiej w r. 1913. W: W 50-lecie konferencji katowickiej ruchu Chibbat Sjon 1884—1934. Katowice 1934.

Budowa okrętów we Francji.

Wspaniałe wyniki prób jak i pierwszych podróży statku „Normandie“ zwróciły uwagę całego świata na wysoki poziom zdolności produkcyjnej francuskiego przemysłu okrętowego. Trzeba tu przypomnieć, że statek ten — największy na świecie — zbudowany przez Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire-Penhoët osiągnął przy próbach, które odbywały się 5 do 11 maja r. b., szybkość 32 węzłów nie przekraczając siły 166 000 K. M. chociaż jego motory turbinowo-elektryczne mogą rozwinąć ponad 180 000 K. M. W swej pierwszej podróży, „Normandie“, opuściwszy Le Hâvre 29 maja, zdobył „Błękitną Wstęgę“, przebywając w 4 dni 3 godziny 5 minut przestrzeń między Bishop Rock (wyjście z La Manche) i Ambrose (wejście do Nowego Jorku) przy średniej szybkości 30,1 węzłów. Podróż powrotna przebyta została przy jeszcze większej średniej szybkości, która wyniosła 30,31 węzłów.

Prócz oddania do użytku statku „Normandie“ stocznie francuskie otrzymały w ciągu ostatnich miesięcy kilka ważnych zamówień. Najważniejsze z tych zamówień tyczy się budowy ropowca, który został zamówiony w Ateliers et Chantiers de France w Dunkerque przez Compagnie Navale des Petroles; statek ten jest przeznaczony do przewozu ropy z Iraku. Będzie to największy naftowiec zbudowany we Francji, charakterystyka jego jest następująca: wyporność — 31 000 ton, pojemność brutto — 21 300 ton, długość 175 metrów, szerokość — 22,50 m, zanurzenie 12,50 m. Mechanizmy główne będą składać się z dwóch silników czterosuwowych typu Burmeister et Wain-Penhoët, budowanych przez Société des Chantiers et Ateliers de Saint Nazaire-Penhoët. Są to sześciocylindrowe silniki o 740 mm średnicy i 1 500 mm skoku, które rozwijają moc 7 300 K. Me przy 120 obrotach na minutę. Silniki te są zaopatrzone w urządzenie do mechanicznego dopływu paliwa i doładowywacz systemu Burmeister et Wain. Szybkość przewidziana dla tego ropowca, który będzie oddany do użytku w ostatnich miesiącach 1936 roku, ma wynosić 14 węzłów przy próbach i 13 węzłów przy użyciu.

Pośród innych zamówień otrzymanych niedawno przez stocznie francuskie, trzeba wymienić: statek węglowiec self-trimmer, pojemność brutto 3 400 ton, poruszany maszyną parową, budowany przez Ateliers et Chantiers de la Seine Maritime (Worms et Cie) dla Société Navale Caennaise i mały ropowiec zamówiony przez Société Auxiliaire de Transports w Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire-Penhoët (Stocznia Normandzka).

Wspominaliśmy już w swoim czasie o zamówieniu kutra „Cassar“ w Forges et Chantiers de la Gironde dla Towarzystwa „Les Chalutiers de la Rochelle“: statek ten 53,30 m długości i 300 ton pojemności brutto został spuszczony na wodę 3 czerwca w Bordeaux i zostanie oddany do użytku za kilka tygodni. Próby jego silnika odbyły się w Saint-Denis w zakładach Compagnie de Construction Mécanique Procédés Sulzer i były bardzo zadawalniające. Silnik ten jest dwusuwowy typu Diesel-Sulzer i osiągnął bez trudu moc przewidzianą 1 350 K. Me przy 220 obrotach na minutę i 1 550 K. Me przy 240 obrotach na minutę, zużywając dużo mniejszą ilość paliwa niż ta, którą przewidywał kontrakt. Silnik ten jest nader ekonomiczny, gdyż zużywa tę samą ilość paliwa przy małych jak i przy największych szybkościach. Oszczędność będzie główną charakterystyką jego używalności, nietylko w podróżach na miejsce połowów i spowrotem do portu, ale również podczas manewrów kutrów przy zużyciu ćwierci lub trzeciej części maksymalnej mocy. Próby tego statku są oczekiwane z ciekawością, bo chodzi tu o najszybszy kuter francuski.

Kwestja szybkości znajduje się w dalszym ciągu na pierwszym planie w marynarce handlowej francuskiej. Niektóre statki, będące w użyciu, będą przerobione, celem zwiększenia ich szybkości. La Société

Provencale de Constructions Navales przerabia obecnie statki „Jean Laborde“ i „Felix Roussel“, które należą do towarzystwa Messageries Maritimes. Na tych dwóch statkach dziobowa część kadłuba jest przebudowana podług nowych wytycznych, które mają zmniejszyć opór wody, a silniki Diesel'a będą doładowywane. Dla „Jean Laborde“ będzie zastosowany opływowy kształt podwodnej części według systemu Yourkevicz; zakłady Schneider et Cie, które budowały mechanizmy napędowe, przerabiają oba silniki. Co do „Felix Roussel“, la Cie de Constructions Mécanique Procédés Sulzer która budowała jego silniki, przystępuje obecnie do przeróbki. Spodziewać się należy, że na tych dwóch statkach szybkość będzie powiększona o dwa węzły.

La Cie des Chargeurs Réunis postanowiła przeprowadzić te same roboty na swoim statku „Brazza“, który pod nazwą „Camrahn“ był pierwszym wielkim statkiem francuskim poruszanym silnikiem Diesel'a. Roboty zostały powierzone Ateliers et Chantiers de France w Dunkerque a dwa nowe silniki Diesel-Sulzer, o mocy dwa razy większej niż poprzednie, będą dostarczone przez Cie de Constructions Mécanique Procédés Sulzer.

Jeżeli przejdziemy teraz do marynarki wojennej, trzeba wzmiankować o niektórych wodowaniach, które zostały dokonane w przeciągu tych ostatnich miesięcy w stoczniach francuskich: 17 lipca les Ateliers et Chantiers de la Loire spuściły na wodę w Saint Nazaire krążownik „Marseillaise“ (7 720 ton), który należy do serji sześciu identycznych krążowników, z których dwa pierwsze „Gallissonière“ i „Jean de Vienne“ zostały zbudowane przez Arsenały w Brest i w Lorient, a cztery inne zostały zamówione w stoczniach prywatnych. Krążowniki te należą do zupełnie nowego typu w marynarce francuskiej. Są to krążowniki lekko opancerzone, z pokładem pancernym. Oto ich charakterystyki: długość — 179,50 m, szerokość — 17,48 m, zanurzenie — 5,28 m. Dwa zespoły turbin, rozwijają moc 88 000 K.M. szybkość przewidziana przy próbach — 32,5 węzłów. Uzbrojenie składa się z trzech potrójnych wież 152 mm 8 armat pl 90 mm, 8 k. m. 13 mm i 4 wyrzutni torped 550 mm. Każdy z tych krążowników będzie miał 4 wodnopłatowce i katapultę.

W dniu wodowania krążownika „Marseillaise“, les Ateliers et Chantiers de la Loire przedstawiły p. Franciszkowi Pietri, ministrowi marynarki wojennej, model nowego basenu, który towarzystwo to buduje w Saint-Nazaire i który jest specjalnie przeznaczony dla budowy wielkich statków wojennych lub handlowych. Basen ten, pierwszy tego typu założony we Francji, będzie na powierzchni, poziomie stoczni, na której będą budowane statki. Równolegle z tą powierzchnią będzie wykopany kanał połączony z morzem, od którego będzie oddzielony przez śluzę. Pomiędzy powierzchnią budowlaną i kanałem będą również ułożone równolegle szyny, na których zostaną umieszczone żórawie służące do przenoszenia materjałów budowlanych i ciężkiej artylerji. Kiedy nowy statek będzie spuszczony na wodę, zamknie się śluzę, która się znajduje na końcu kanału i zapomocą pompowania napełni się wodą basen i gdy statek będzie pływać, przeprowadzi się go bokiem zapomocą kabestanów nad kanałem. Obniży się wtedy wodę do naturalnego poziomu i statek znajdzie się w kanale; można będzie wtedy jego budowę wykończyć, albo jeżeli jest ona wykończona, przeprowadzić bezpośrednio do morza.

Pośród innych wodowań, które się niedawno odbyły, trzeba wymienić dwa konwojowce, zbudowane dla marynarki wojennej, z których jeden „Iphigénie“, został spuszczony na wodę 18 kwietnia w Nantes przez Ateliers et Chantiers de la Loire, a drugi „La Flore“, został spuszczony na wodę 4 maja w Nantes przez Ateliers et Chantiers de Bretagne. Są to okręty marynarki francuskiej nowego typu, zbliżone do małych torpedowców. Okręty te mają wyporność standardową 609 ton i 80,70 m długości. Szybkość przewidziana wynosi 34,5 węzłów.

0321 Olivier Quéant.

DZIAŁ ADRESOWY

Spółka Akcyjna
Fabryk Chemicznych i Huty Szklanej
Kijewski, Scholtze i S-ka
Warszawa — Tel. 6.01.86—2.77.86.

HOTEL POLSKI
Warszawa, ul. Długa 29
tel. 11.68-64
poleca pokoje duże, widne z wodą bieżącą.

CUKROWNIA MAŁA WIEŚ
Spółka Akcyjna
WARSZAWA, Trębacka 4, tel. 641-27

Warszawskie Towarzystwo Fabryk Cukru Sp. Akc
WARSZAWA
Krakowskie Przedmieście 7, tel. 679-45.

TOWARZYSTWO METALURGICZNE
B-cia CZERNIAK i SP.
WARSZAWA, UL. GRANICZNA 6
Telefony 262-55, 223-66, 525-02
ODDZIAŁY: Wilno, Równe i Kowel
Blacha ocynkowana, cynkowa, biała cyna, żelazna czarna, wiadra ocynk., gwoździe, druty.

UŻYWAJCIE do czyszczenia naczyń kuchennych i metali
„CZYSTOLIN“
WARSZAWA — Telefon 280-33.

DRUKARNIA B-ci DRAPCZYŃSKICH
WARSZAWA, ul. Piusa XI Nr. 15

ZRZESZENIE OFICERÓW REZERWY
„DOSTAWY“ Sp. z o. o. w Warszawie, Długa 31
Dostawy do Instytucyj Wojskowych materjałów taborowych, mundurowych.

Pierwsza Gdyńska Wytwórnia Siatek Metalowych
„DRUTOWNIA SPLOT“
GDYNIA, Morska 39 :: Tel. 11-19.

ROMAN GRONIOWSKI SP. AKC.
Fabryka Dźwigów
Warszawa, Emilji Plater 10
Tel. 9-55-17, 9-18-20, 9-18-22.

Biuro Ekspedycyjno-transportowe
»WARSPED« Gutman i Górewicz
W-wa, Stokrzyska 28, m. 17, tel. 5.19-11

Najlepsza Warszawska Fabryka **Beretów**
„GLOBUS“
Warszawa
Sierakowska 5/39.

„ANPOLGUM“ — **Angiel.-Polskie**
T-wo dla handlu wyr. gumow. Sp. z o. o.
Warszawa, Jerozolimska 31, tel. 5.50-60

Wytwórnia i Eksport Beretów
„ENSOLEILLE“
wł. M. Szyfman
Warszawa, ulica Miła 32, m. 5.

W. ADAMCZEWSKI i Sp.
Fabryka mydła i świec
WARSZAWA, ulica Bonifraterska 9
Telefony 5.51-54 i 10.28-66

Wytwórnia i Eksport **BERETÓW**
„BERET de LUXE“
wł. F. Szeer
WARSZAWA
ulica Dra Zamenhofa nr. 11, m. 10

Bracia Trokenheim — Warszawa
UL. TŁOMACKIE 6
EKSPORT BERETÓW

POLSKI EXPORT **W. BREYVOGEL i S-KA**
Warszawa, ul. 6 sierpnia 27
KAIR, 6, AV. PRINCE FAROUK
Meble gięte — Naczynia emaljowane
Towary tekstylne

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, WIDOK 10
TEL.: RED. 290-18, ADMINISTRACJI 533-88.

PRENUMERATA ROCZNA ZŁ. 10, ZESZYT ODDZIELNY ZŁ. 3

NR. KONTA P. K. O. 367

WYDAWCA: LIGA MORSKA I KOLONJALNA